This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

VK
1377
H3

UC-NRLF
$B 74 362

Nationale Maatschappij tot redding van schipbreukelingen.

EENE PROEVE

ter verbetering van het

REDDINGSWEZEN IN NEDERLAND;

DOOR

J. H. HAAKMAN,
LUIT. TER ZEE 2DE KL.

H48 na

'S GRAVENHAGE,
DE GEBROEDERS VAN CLEEF.
1867.

LEESMUSEUM AMSTERDAM.
Digitized by Google

Digitized by Google

THE LIBRARY
OF
THE UNIVERSITY
OF CALIFORNIA

PRESENTED BY
PROF. CHARLES A. KOFOID AND
MRS. PRUDENCE W. KOFOID

Digitized by Google

Digitized by Google

HET REDDINGSWEZEN IN NEDERLAND.

387

Digitized by Google

Digitized by Google

Nationale Maatschappij tot redding van schipbreukelingen.

saving ship wrecked persons

EENE PROEVE

ter verbetering van het

REDDINGSWEZEN IN NEDERLAND;

DOOR

J. H. HAAKMAN,
LUITENANT TER ZEE 2DE KLASSE.

'S GRAVENHAGE,
DE GEBROEDERS VAN CLEEF.
1867.

Digitized by Google

Digitized by Google

VK 1377
H 3

De 19de November van het afgeloopen jaar zal, als zoo vele andere dagen, met bloedige letteren in de geschiedenis onzer stranden blijven opgeteekend. In 14 dagen tijds moest het dorp Scheveningen getuige zijn van twee schipbreuken. Het Zweedsche scheepje de *Solid*, en het Engelsche de *Mary Ogle* werden, door een onweêrstaanbaren wind voortgezweept, onze onherbergzame kust opgezet; en, zich niet meer kunnende bergen, moest door hun gezagvoerder een laatst, wel hard, besluit genomen worden, om door eene stranding op (kunnen we 't noemen?) uitgezochte plaats van hunne bemanning ten minste het leven te redden.

Den *Solid* gelukte het, zijn bemanning bleef bij de stranding op 7 November 1866, hoofdzakelijk door aanwending van eigen middelen, gespaard; doch de *Mary Ogle* was niet zoo gelukkig, van zijne bemanning werd helaas! slechts één man gered.

Vreeselijk, hartverscheurend zijn de woorden van ooggetuigen, die zes hunner natuurgenooten twee lange uren met den dood zagen worstelen, vijf daarvan na langdurige doodsmarteling eindelijk den waterdood zagen sterven.

Was dan voor die mannen geen redding mogelijk? konden de ooggetuigen dan dáár onder zooveel ellende *alleen* ziende blijven? Er is veel over deze stranding gesproken, er is ook over geschreven; toch zou misschien door nog een geschrift de leering, uit het gebeurde opgedaan, meerder vrucht kunnen dragen. Daarom wil ik u, geachte lezer! in de eerste plaats mededeelen het verhaal van een der ooggetuigen, zoo als dit voorkomt in het *Dagblad*

M309957
Digitized by Google

van Zuid-Holland en 's Gravenhage van den 27 November jl.; daarna zal ik de wederlegging der Commissarissen van de Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij, station Scheveningen, aanhalen; vervolgens het reddingswezen in het buitenland en bij ons bestaande behandelen, om eindelijk na opgedane kennis, middelen voor te stellen, die zullen kunnen dienen, om een voorval, zooals te Scheveningen op 19 November plaats had, hoogst zeldzaam te doen zijn.

In het Dagblad van den 27sten November lazen wij:

„De stranding van den *Mary Ogle* gebeurde op 19 dezer (Nov. 1866) des morgens ten circa half zeven ure, bij een W.N.W. wind, bijzonder krachtige en sterkbrekende golven. Aan de beide masten stonden de zeilen gespannen. De lading bestond uit zware aard- en kleispecie en daardoor was de diepgang van het schip te grooter, zoodat de landroering op tamelijken afstand van den vasten wal plaats vond, zonder merkbaar verdere opvoering naar het strand, maar zich als het ware in den grond woelde. Het water sloeg diensvolgens dra over dek en verschansingen, zoodat de manschap (zes in getal) zich ter beveiliging in het want vestigde, en door wuiven en gekerm en andere teekenen hun nood te kennen gaf. Omstreeks ten half acht ure was de reddingsboot en het pijlentoestel met geheel zijn aankleve voor de plaats van het ongeval aanwezig. De boot werd *drie*maal vlot herwaarts gebragt, maar bereikte slechts de voorste branding, telkens onverrigter zake terugkeerende. Thans werd het pijlentoestel aangewend, met even onvoldoend resultaat, de eerste raakte onklaar en bereikte slechts de halve distantie, de *drie* overigen misten het doel en ..... het kruid was verschoten.

„Intusschen werd het schip hevig gebeukt, ook ten gevolge van de werking van de masten en het werd duidelijk

Digitized by Google

zigtbaar dat spoedige verbrijzeling te wachten stond. *Van de strandzijde werden van toen af geene middelen ter redding meer beproefd*, de boot werd geoordeeld onvoldoende te zijn en de vier pijlen waren verschoten. Het gevreesde werd bevestigd, het schip barstte van een, de achterste mast stootte regts, de groote of voorste links met zijn *menschen*-schat in zee ten aanzien van *honderden*, NIETS *doende* natuurgenooten. Dra ontwaarde men sommige der verongelukten in zee, rondtastende naar eenig voorwerp tot redding. Drie daarvan klampten zich vast aan een stuk hout, zoo even nog slechts twee, en deze waren de aangespoelden, waarvan slechts één het leven mogt behouden.

„ Wat zag men nu na dat hartverscheurend, nooit te vergeten drama gebeuren? *Niets*, dan dat onderscheiden menschlievende personen (sommigen hand aan hand) zich te water begaven en op die wijze de van zelf aandrijvenden bereikten; maar met de reddingsmiddelen, die toen juist te pas kwamen, ... geen enkele poging. — Ziedaar een trouw verhaal ..... enz. „

De ooggetuige Q. schetste in den aanvang van zijn stuk over het stranden der scheepjes *Solid* en *Mary Ogle*, dat van het eerstgenoemde (door mij hier niet aangehaald) en kwam ten slotte tot deze bewering:

„ 1°. dat de opvarenden van den *Solid* (stranding van 7 Nov. te Scheveningen) zelven grootendeels de oorzaak hunner redding zijn;

„ 2°. dat *vijf* van de *zes* menschen van den *Mary Ogle* jammerlijk omkwamen, en

„ 3°. vooral:

„ *A.* dat de verouderde reddingsboot en hare tegenwoordige bemanning *niet* heeft getoond Scheveningʼs bekenden reddingsroem te handhaven, zooals de vroegere bemanning dat deed op 10 October 1860 bij de stranding van het Zweedsche

Digitized by Google

schip *Other*, maar alstoen onder het beheer van wijlen den onvolpre z en heer P. VARKEVISSER.

„*B*. dat slechts vier (zegge 4) pijlen voorradig waren,

„en *C*. dat door het huidig vierhoofdig bestuur niet kan noch mag teruggezien worden op ervaren daden, die zelfvoldoening schenken.”

De aanval van den Heer Q., uitgedrukt in zijne bewering C., is gerigt tegen de Commissarissen der Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij, gevestigd te Scheveningen. Deze Commissarissen zijn: de Heeren A. E. MAAS, L. de JAGER, A. PRONK, P. DE NIET, reeders te Scheveningen, en Jhr. Mr. F. G. A. GEVERS DEYNOOT, burgemeester van 's Gravenhage. Van deze vijf hebben twee, de Heeren DE JAGER en DE NIET den ooggetuige Q. door het *Dagblad* opgeroepen om met hen een onderhoud te hebben, dat blijkbaar en vrij natuurlijk heftig zou zijn geweest (de Heer Q. nam het niet aan); terwijl de Heer A. E. MAAS, tijdens de stranding in Engeland, later, mede in het *Dagblad*, den meergenoemden Heer Q. wenschte te wederleggen onder aanhaling van het bekende spreekwoord: „de beste stuurlui staan aan wal.” De Heer MAAS zegt: „dat de strandingen van den *Solid* en den *Mary Ogle* in het geheel niet met elkander te vergelijken zijn, daar het laatstgenoemde schip alles in zijn nadeel had, èn zijn zware lading èn laag water; de *Solid* had een lading hout, de *Mary Ogle* een lading zware aard- en kleispecie, tevens kwam de *Solid* met hoogwater op en over de banken, daardoor bleef de *Mary Ogle* op de buitenbank zitten, waardoor met zulk een waterstand, zulke zee en zulken wind redding onmogelijk was.” Wat de reddingsboot aangaat, de Heer MAAS verklaart deze solide doch ondoelmatig, terwijl over de slechts 4 ter plaatse aanwezige vuurpijlen niets ter wederlegging wordt gezegd; deze opgave is alzoo juist.

Digitized by Google

Door de aanhaling van het noodlottig gebeurde te Scheveningen kwam ik op eene beschuldiging en eene verdediging, als zou er niets ter redding der *zes* ongelukkige schipbreukelingen zijn of hebben gedaan kunnen worden. Het vreeselijke der stranding wordt er te erger door: want wel moge het onbeschrijfelijk wezen de doodsangst, die den mensch bij zulk een onheil foltert. Is hij in de overtuiging, dat niets voor hem gedaan kan worden, zijne overgave tot den dood is gereeder, zijne laatste oogenblikken zijn daardoor kalmer; doch wetende of geloovende dat er redding mogelijk is, ja, ziende dat deze beproefd wordt, doch faalt, en dat daarop de beproeving zelfs geheel wordt gestaakt, hoe zou eene pen die gewaarwording, zulk een uiteinde kunnen schetsen.

In een Fransch werk: „Guide pratique de sauvetage par M. Conseil," las ik dezer dagen, bij de beschrijving eener schipbreuk, deze woorden: „ses mats se brisent en éclats, et, s'abattant sur son pont avec fracas, dans leur chute écrasent d'autres malheureux dont on entend les cris déchirants, *sans pouvoir leur porter assistance, sans même songer à le faire, tant l'égoïsme est naturel dans un tel moment.*"

Het gebeurde te Scheveningen roept ons toe: eene menschenschat werd in zee verzwolgen ten aanzien van *honderden*, NIETS *doende* natuurgenooten, want het eenig overgebleven reddingsmiddel, (de slechts 4 ter plaatse aanwezige vuurpijlen waren verschoten) de reddingsboot, werd niet gebruikt, omdat zij geoordeeld werd niet voldoende te zijn.

Het eigenbelang is in zulk een oogenblik natuurlijk, doch hoevele malen, dank zij der Voorzienigheid! werd het niet door gevoel van eer, door gevoel van liefde voor den evenmensch tot zwijgen gebragt, en doodsgevaar getrotseerd om van doodsgevaar te redden; hoevele middelen zijn ons ook niet, dank zij mede der Voorzienigheid! door het verstand gegeven, waardoor de hulp van zelfopofferenden

Digitized by Google

kan worden gesteund, kan worden vergemakkelijkt, ja van groot levensgevaar kan worden ontbloot.

Het algemeen gevoelen, vooral dat der ingezetenen van 's Gravenhage en Scheveningen, was in die dagen en is nog, zoo niet hevig in aanval, tegen eene instelling, die zich de redding van schipbreukelingen ten doel stelt, en zich, naar het gevoelen en oordeel van velen, niet voldoende van de op haar genomen verpligting kwijt. De Heer Q. staat in bewering en aanval niet alleen. ZEd. is mij niet bekend, evenmin als de Heeren Commissarissen te Scheveningen. Spreek ik verder naar waarheid, ook mijn gemoed was vol en gaf zich lucht in klagt en beschuldiging, bij het eerste vernemen der treurige gebeurtenis; doch van zelf kwam ik tot andere, tot betere gedachten. Waardoor en waarom? Zou ik aarzelen hier volmondig, al is het tot mijne schande, te bekennen, dat ik buiten mijn werkkring als zeeofficier mij weinig, zoo ooit, met het vraagstuk der redding van schipbreukelingen heb onledig gehouden. Gelijk velen deden, zoo als ik in de laatste tijden van eigen onderzoek menigmaal bespeurde, doorbladerde ik wel eens een enkel verslag, nam ik wel eens eénig los gesprek in herinnering, doch tot het innerlijke der zaak drong ik niet door; ik wist niets van het ontstaan, ik wist niets degelijks van de wording der zóó menschlievende inrigtingen, in of buiten het vaderland. Maar door de stem van 19 November van het Scheveningsche strand opgewekt, eene stem, die mij, ons allen Vaderlanders! toeroept: „help mij, laat mij niet vergaan!” heb ik, te dezer zake, een grondig, onpartijdig onderzoek ingesteld. — Nu ik den uitslag daarvan door den druk meer algemeen bekend maak, wil ik tevens mijn oordeel, zoo over het bestaande, als over de wijze om daarin verbetering aan te brengen, aan het praktisch, zeker beter ingewijd, gevoelen van deskundigen onderwerpen.

De belangstelling welke deze zaak verdient, doet zeker

Digitized by Google

velen met mij wenschen, dat het niet alleen bij een onderzoek en eene beoordeeling blijve, doch dat tevens door gewenschte wrijving van denkbeelden iets goeds daaruit ontluike; opdat het bestaande er door gevoed worde, en de stam, die reeds diepe krachtige wortelen schoot en zijne takken reeds zóo gezegend uitspreidt, nog weliger moge opwassen, en eindelijk rijk getooid in bladeren en bloesem, heerlijke koesterende schaduw rondom zich werpe!

The noblest study of mankind is man.

Ieder volk heeft zijne geschiedenis, wij de onze. Dat eene geschiedenis, eene vermelding der gebeurtenissen van de eerste tot aan de laatste tijden, op een ons zoo dierbaren grond voorgevallen, hoogst nuttig is, eene blijvende waarde heeft, wie zal dat niet erkennen; doch dat die geschiedenis door eene toevallige of opzettelijke opsomming, opstapeling of opsmukking van feiten, ten onzen nadeele door andere gewesten of landen gepleegd, die ook, even als wij, door hunne geschiedenis nationale eigenwaarde, nationalen trots zagen ontluiken, prikkelden en gaande hielden, en daardoor dikwerf buiten de perken van regt en billijkheid, alleen soms ter bevrediging van een te hoog opgewekt eergevoel, traden — dat die geschiedenis daardoor ons menigmaal doet aanborsten tegen het erkennen, waarderen en volgen van goede daden, door de ons soms benadeelende gewesten verrigt, die overtuiging zal ook door ieder in waarheid worden gedeeld, en het zal dikwerf zeer veel moeite kosten, zeer veel krachtsinspanning vorderen, om ons boven het meermalen ontijdig opgewekt gevoel van eigenwaarde te verheffen. Goed nadenkende zullen wij het bestrijden, en gedachtig aan den gulden regel, hierboven gemeld, zullen

Digitized by Google

wij vooral in deze tijden, waarin de algemeene geest zich meer en meer wenscht te verheffen boven de vele verouderde begrippen, door het eigenbelang nog staande gehouden, doch wankelende op hunne grondvesten, ons trachten vrij te maken van alle verkeerd werkende indrukken, inzonderheid dan, wanneer ons individueel of nationaal eergevoel niet het minste in het spel is, maar duidelijk en tastend staat bewezen, dat door toenadering van geest, toereiking van handen, wij meer en meer beginnen te geraken tot het toerekenen en in bezit laten van ieders bijzondere waarde.

Is er een volk, dat wij in onze geschiedenis — wel niet geheel onverdiend — leeren haten, het is het Engelsche. In de laatste dagen, en onze politiek schijnt het wenschelijk te achten, is de nationale geest meer tegen andere oorden gerigt en komen wij langzamerhand zelfs meer in erkenning der grootsche daden onzer overzeesche naburen, beginnen wij zelfs zóó hun ons vertrouwen waardig te achten, dat wij aan enkele hunner inwoners een gedeelte der verzorging onzer strijdkrachten overlaten. Waren wij reeds sedert verscheidene jaren verpligt — ik wensch in geene ontwikkeling te treden — in het buitenland ons geschut te doen vervaardigen, en voorzag vroeger Engeland, later België en Zweden, tegenwoordig Duitschland, voor een voornaam deel in deze onze behoeften, wij waren nog zóó ver niet gekomen of moeten komen, dat ook onze scheepsbouw aan een vroegeren leerling, thans onzen meester, moest worden toebetrouwd. Het is geschied en voor 't oogenblik is het nuttig en noodzakelijk. Wat onze geschiedenis er later van melden zal, wil ik niet beslissen; ik haalde het alleen hier aan, om u, geachte lezers! om u allen, die toegestemd hebt in het gebeurde, mij het niet euvel te doen duiden dat ik u, alvorens het reddingswezen te beschrijven zoo als het was en is ten onzent, een blik laat slaan op het bestaande in het Britsche

Digitized by Google

rijk, dat ook daarin niet alleen voor het oogenblik onzen meester, maar ook dien van Frankrijk, Rusland, Duitschland, Amerika, ja van alle beschaafde landen is. Was het volk van dat land vroeger onze natuurlijke vijand, wordt het innig en innig gehaat door Frankrijk, voerde het enkele jaren geleden nog oorlog tegen Rusland, voelt het weinig sympathie voor Duitschland, even als die landen het door hunne geschriften te kennen geven, brengen ook wij hulde aan het volk, genoemd zóó eigenbelangzuchtig, doch dat, zij het ook voor een groot gedeelte voor zich zelven, echter toont groote offers te willen bijbrengen aan de algemeene menschheid (1). Wanneer gij de geschiedenis, de ontwikkeling van het Britsche reddingswezen, leest, dan zult gij zien wat, zamenwerkend, de inwoners van een land vermogen, dan zal uw hart in deze zaak warmer kloppen voor eene natie, die — wij Hollanders spreken — zeer vele fouten heeft, doch ook zoo veel goeds, zoo veel navolgbaars. En zult gij dat niet willen? Mogt dat bewaarheid worden!

Ziet gij daar die menigte van menschen, die joelende en zingende een u nog onbekend voorwerp omringen? Gij hoort de vrolijk voorgaande muzijk, gij ziet de fraai opgetuigde paarden met hunne jockeys, een met vlaggen en wimpels versierde wagen en boot. Welk een beweging, welk eene drukte in de anders rustige binnenstad. Het is feest, ter eere van den door de dochter van den mayor, aan de reddingsboot, door de stad Manchester geschonken, toe te dienen doop, die na hare plegtige wijding in triomf naar den spoorweg, welke kosteloos haar vervoer naar de kust op zich nam, zal

---

(1) In het begin van den Russischen oorlog verviel een Russisch schip op de Goodwind Sand, en werd met edele, overgroote inspanning door de bemanning der reddingsboot van Ramsgate, het leven hunner vijanden gered.

Digitized by Google

worden gebragt. Andere binnenplaatsen beijveren zich mede op haren doortogt haar opregt gemeende hulde te brengen; zij noodigen haar zelfs voor een paar dagen binnen hare muren ter bezigtiging van de belangstellende inwoners.

Leeds en Bradford zijn ingenomen met den *Robert Whitworth*, het kind van Manchester, dat zijn levensdagen te Bridlington in zegening zal gaan doorbrengen.

Gij zaagt het feest te Manchester, Leeds en Bradford, gij hadt het ook kunnen bijwonen te Derby, op den 22sten April 1865, toen ook daar de reddingsboot haren doop ontving, terwijl, wanneer uwe wenschen nog verder waren gegaan, gij te Sunderland, te Dunbar hetzelfde zoudt hebben aanschouwd. Ik zoude u nog zoo vele andere plaatsen kunnen noemen, doch waartoe? Ik wil mij eerder beijveren u de vraag te beantwoorden, door de aanschouwing dezer feesten bij u opgekomen, namelijk: hoe het komt dat het Engelsche volk in 1865 en thans nog, zooveel belangstelling toont in eene zaak, die, zoo als wij weten, reeds in de voorgaande eeuw haar bestaan ontving.

In de maand September van het jaar 1789 leed een brik van Newcastle, *the Adventure*, schipbreuk aan de monding der rivier de Tyne. De ontstelde menigte der kustplaatsjes was toegesneld, doch had geene middelen tot redding; zij zag het schip voor hare oogen te gronde gaan met zijne geheele bemanning; geen enkele werd gered. Was het niet de eerste maal (hoe velen vergingen niet voor dien!) dat door deze te zaâmgekomenen, voor deze oogenblikken zaâmgevoelenden, zaâmberadenden eene schipbreuk was bijgewoond, zoo vreeselijk als deze stranding konden zij het zich niet herinneren. Daar rijst bij hen eene gedachte, eene verhevene gedachte op: „zoude er niets voor den armen schipbreukeling te doen zijn?” Hunne middelen waren toch gering en in 't minst niet bestand tegen de woede der

Digitized by Google

elementen. Die gedachte doet hen besluiten eene inschrijving te openen, geld te verzamelen. Zij krijgen geld en beloven het aan den uitvinder eener boot, ten allen tijde geschikt de woede der meest geweldige zee te trotseren. Twee mannen beproefden het vraagstuk, het waren Wouldhave en Greathead. De laatste ontving den prijs, en werd buitendien nog rijkelijk door anderen voor zijne gelukkige oplossing beloond. *Trinityhouse* schonk hem 100 pond sterling, de Lloyds mede 100 pond, het parlement 1200 pond, te zamen ongeveer *f* 17000, terwijl de Society of Arts hem met eene gouden medaille begiftigde in 1812.

De eerste reddingsboot werd dus in Engeland in het jaar 1789 te en voor South-Shields, door H. Greathead (1), sloepmaker, vervaardigd; wij zullen straks zien, dat de Hollanders in deze uitvinding reeds ruim 20 jaren voor waren, bestaande er toen reeds reddingstations met reddingsbooten te Scheveningen, Katwijk en Calansoog, waarmede meermalen reddingen waren gedaan. Toen de eerste voldeed, liet de toenmalige Hertog van Northumberland voor zijne kosten er eene voor North-Shields maken.

Ook wordt door sommigen de eer der uitvinding in Engeland aan Lionel Lukin, die in 1785 een patent ontving, toegeschreven; naar zijn model werden echter nooit booten gebouwd. (2)

---

(1) Twee modellen van de boot van Greathead komen voor op de Modelkamer der Marine te 's Gravenhage. Zij heeft veel van een stoombootsraderkast-boot, is 30 Eng. voet lang, heeft een gebogen kiel, groote valling van voor- en achtersteven, aan beide einden gelijk, 30 Eng. duim bogt van het dolboord, een kurken binnenband en een kurken wrijfhout van 16 Eng. duim diep, 10 Eng. voet grootste breedte en wordt door 10 riemen bewogen.

(2) Lukin heeft het model gevonden en geleverd van een sloep met luchtkasten, door Christopher Wilson in 1806 voor de Society of Arts in model vertoond.

Digitized by Google

Was eene eerste menschlievende opwelling in Engeland weldadig, ras bleek de algemeene aandacht in te sluimeren. Wel volgden enkele menschenvrienden elkanders voorbeeld en schonken aan hun geboorteplaats reddingsmiddelen: ook trof men in sommige steden vereenigingen aan, met dezelfde liefde bezield, of voorzagen de steden zelve in eigene behoefte tot weldoen; terwijl door het Engelsche gouvernement, toen het tot wering van den smokkelhandel in 1822 een systeem van blokkade had aangenomen, door 52 grootere en kleinere schepen op de kust te doen kruisen en langs de kust wachthuizen op te rigten, in later tijd werd bepaald, dat aan ieder station een reddingsboot zou worden toegevoegd; — doch de algemeene geest was niet in ontwikkeling gekomen, en in 1851, dus ruim 60 jaren na de eerste toepassing, vond men in Engeland en Wallis op eene kustlengte van 2000 mijlen slechts 75 reddingsbooten, van welke 45 op bepaalde stations op de oostkust te vinden waren. Schotland met eene kust van 1800 mijlen lengte had slechts 8 reddingsbooten, behalve 9 stations met mortieren voor lijnen met werpankers van Manbij en 7 stations met werpgeschut voor lijnen met vuurpijlen. Langs de Orkney's en Shetland's, langs de westkust van Schotland, tusschen Cape Wrath en Solway Forth, eene lengte van 900 mijlen, werd vergeefs naar redding uitgezien, terwijl tusschen Dover en Land's-End, een afstand van 420 mijlen, slechts 7, van Land's-End om Trevose-Head tot Hartland-Point over 150 mijlen enkele — doch deze in geen goeden staat — in het Bristolkanaal 3, en langs de zuidkust van Wallis slechts eene enkele onvoldoende reddingsboot gevonden werden, benevens nog 12 meest gebrekkige booten op de noordkust van Wallis.

Echter de commissarissen der dokken van Liverpool hadden voor 9 reddingsbooten gezorgd, uitmuntende boven

Digitized by Google

allen voornamelijk door eene vaste bemanning, waarmede in 11 jaren tijds 1128 personen werden gered.

Vestigen wij nog onze aandacht op het eiland Man, te midden van de handels-scheepvaart van Liverpool, Belfast, Glasgow en Dublin, waar geen enkele reddingsboot was, en vergeten wij Ierland niet met eene kustlengte van 1400 mijlen, waar 8 onvoldoende reddingsbooten waren te vinden.

Zagen wij verder de hulp van het Engelsche gouvernement, dat op de wachtschepen langs de kust van Engeland en Wallis mortieren voor lijnen met werpankers of werpgeschut voor lijnen met vuurpijlen had geplaatst, en wel op 91 stations de laatste, op 38 de eerstgenoemde en op nog 38 stations de beide soorten, uit het officiëele verslag daarover bespeuren wij echter, dat op 24 stations het werpgeschut gebarsten en op 42 de lijnen gebroken waren. Toch hadden 243 menschen hun leven aan die middelen te danken gehad!

Enkele personen, enkele ligchamen waren gelukkig nog wakker, en deze zagen ook wijselijk om naar voorname verbeteringen in hunne middelen, zoo als door de commissarissen der dokken te Liverpool de als zeeboot geroemde boot van Costain werd aangenomen in 1840, doch overigens werd schier overal de boot van H. Greathead met weinige wijziging nog gebruikt. Laat ons echter voor hunne pogingen èn de bijzondere personen èn ligchamen zoo als de Lloyds, èn vereenigingen zoo als the Royal Humane Society, the Royal National Institution for Saving lives from Shipwreck, the life-boat Association, the Shipwrecked Mariner's Association, the Liverpool life-boat Establishment en andere, onze verdiende hulde brengen: menig natuurgenoot had aan hunne menschlievendheid het leven te danken.

Was het een ongeval dat de boot, door Greathead ontworpen, deed geboren worden, een mede treurig, dieptreffend

Digitized by Google

onheil moest den nog weinig opgewekten geest van het Britsche volk beter doen ontluiken. Daarbij was het voorbeeld en de stem van één man slechts noodig, van een man, die door zijn arbeid zijn naam heeft onsterflijk gemaakt, die duizenden en duizenden zich zijner zal doen gedenken, als hebbende velen van een anders wissen dood gered.

Het was de Schout-bij-Nacht, later Minister van Marine en Admiraal, ALGERNON, Hertog van Northumberland, helaas! een paar jaar geleden overleden.

Hetzelfde South-Shields, waar in 1789 de eerste Engelsche reddingsboot gemaakt werd, moest 60 jaren later getuige zijn van den dood van twintig der ervarenste loodsen aan de Tyne, die bij het te water brengen der reddingsboot, van nagenoeg hetzelfde (*Greathead's*) model, hun leven in de golven verloren.

Dit schokte het gemoed van den edelen Hertog. Als *individu*, zoo als dit bij de Britten geen zeldzaamheid is, lokte hij een wedstrijd uit, waarvoor de menschheid hem niet genoeg kan danken. Hij stelde 100 guineas beschikbaar als prijs voor hem, die een reddingsboot zou uitvinden, welke boven andere onmisbare vereischten, nog het gewigtig voordeel bezat, dat, wanneer de boot mogt omslaan, zij zich zelve zonder bijhulp kon rigten. (1) Twee honderd en tachtig plannen en modellen werden ingezonden. In overtuiging zeggen wij een onzer landgenooten na, dat de uitgeloofde som van een honderdtal guineas zoovelen niet zal uitgelokt hebben, om daarom alleen mede te dingen; doch het bewustzijn om den schipbreukeling voldoende hulp te kunnen verleenen, de edele daad om menschenlevens te redden, wekte

(1) In het jaar 1792, lag echter reeds de Rev. JAMES BREMNEER of WALLS, ORKNEY uit, dat een sloep zelfrigtend kon worden gemaakt.

Digitized by Google

menschlievende gevoelens op, deed aan eene edele stem, op eene eervolle wijze, gehoor geven. Toen dan ook een vijftigtal van de bestgekeurde modellen door den Hertog waren verzonden naar de groote tentoonstelling van 1851 te Londen, kon een CHARLES DUPIN namens de Jury zich niet beter uitlaten, dan door te zeggen: „die booten behooren tot de meest gewigtige zaken onzer groote tentoonstelling; zij vormen een schitterend voorbeeld van vrijgevigheid in het belang van de menschheid en van de practische wetenschap, dat door niemand overtroffen, zelfs niet geëvenaard is. Ziedaar de beweegredenen van ons oordeel, om dien edelen Hertog van Northumberland de Raadsmedaille waardig te verklaren."

De antwoorden op de prijsvraag besloegen vijf folio deelen in handschrift behalve de teekeningen; de commissie van onderzoek besteedde zes maanden aan het door en door grondig onderzoek der verschillende voorstellen. Voor de beoordeeling had men eerst alle eigenschappen eener goede reddingsboot vastgesteld en aan elke eigenschap, eene waarde in cijfers gegeven. Zij waren deze:

Roeiboot bij elke weêrsgesteldheid	20
Zeilboot	18
Zeilboot wegens stabiliteit, veiligheid, vlottende kracht om door de branding te werken	10
Eene geringe ruimte van binnen tot het opnemen van water beneden de lijn der doften	9
Middelen om de boot spoedig van water te bevrijden zonder uithoozen	8
Extra vlottende kracht of drijfvermogen, de wijze waarop ze verkregen is, hare grootte, verdeeling en wijze van aanwending	7
Het vermogen van zelfrigten	6
Gemakkelijkheid van op strand te komen.	4
Transporteere . . .	82

Digitized by Google

Per transport	82
Ruimte en draagkracht voor personen	3
Gematigde zwaarte om langs de kust vervoerd te kunnen worden	3
Bescherming van den bodem tegen beschadiging . .	3
Ballast: ijzer 1, water 2, kurk 3	3
Gelegenheid om den voor- en achtersteven te bereiken.	3
Houten jukken voor werptrossen. . . , ...	2
Gijken, reddingslijnen, enz.	1
	100

De Northumberland prijswinner was James Beeching (1) van Great-Yarmouth, die 84 van de 100 punten op zijn model vereenigde. De 8ste na hem was een onzer verdienstelijke landgenooten, de Heer Willem van Houten, oprigter en toenmalig president der Zuid-Hollandsche Maatschappij tot redding van schipbreukelingen, die daardoor, buiten de eer zijner instelling, ook den roem van het vaderland handhaafde. Het model van den Heer van Houten was hetzelfde dat reeds in 1826 door de Royal Institution for the preservation of life from Shipwreck te Londen met de zilveren medaille was bekroond, en wij mogen ons alzoo verheugen, dat de voornaamste hoedanigheden eener boot, welke tot redding van schipbreukelingen moet dienen, 25 jaar vroeger bij ons zijn begrepen en toegepast.

De Hertog van Northumberland voegde bij de gewonnen 100 guineas nog 100 om het project ten uitvoer te brengen. De eerste self-righting life-boat (de Engelsche) werd op de werf van den Heer Beeching gebouwd en door de commissarissen van de haven van Ramsgate (voor de Theemsbanken) aangekocht. Straks zullen wij

(1) Het model van Beeching is te bezigtigen op genoemde modelkamer der Marine te 's Gravenhage, en verbeterd op enkele onzer kustplaatsen te vinden.

Digitized by Google

gewagen, hoevele en welke edele daden zij daar sedert heeft helpen verrigten.

Met een kort woord, hoewel het hier minder ter behoorlijke plaats is, wil ik de reddingsboot naar het model van BEECHING behandelen. De vorm is die eener Groenlandsche sloep met flaauw afgeronde zijden, nagenoeg regtlijnigen voor- en achtersteven, klinkwerk, van wagenschot met ijzer verband. Grootste lengte 36 Eng. vt. met eene kielslengte van 31 vt., grootste breedte van 9½ vt. en diepte van 3½ vt. Zij wordt geroeid door 12 dubbele riemen. Een kurken rand van 6 dm. dikte, 8 dm. hoogte, loopt van buiten rondom op 7 dm. beneden het dolboord. Het extra drijfvermogen wordt verkregen door luchtkasten van 20 dm. hoogte op den bodem onder het plat en door luchtkasten langs de zijden van 24 dm. breed en 18 dm. hoog tot aan de lijn der doften, zoodat in het midden 10 vt. vrij blijven, terwijl zij door middel van middelschotten verdeeld en binnen de boot bevestigd zijn; het extra drijfvermogen komt daardoor op 8500 Ned. pd. In den bodem van het middelste gedeelte der vaartuigen is een waterbak voor ballast met een inhoud gelijk aan 2500 Ned. pd. bij geheele vulling, bovendien een ijzeren kiel van 500 Ned. pd. Onder de doften heeft de boot 5000 Ned. pd. inhoud. Voor het water bevrijden der boot (zonder uithoozen) loopen er 12 pijpen door den bodem van 6 en 4 dm. middellijn, waardoor eene ontlastende ruimte van 276 vierkante duim.

Het zelfrigten der boot bij oploopende zee en de verzekering tegen het omslaan is verkregen door den waterballast, de ijzeren kiel, de voorste en achterste luchtkasten. Er wordt gestuurd met een roer, gezeild door tuig met fok en bezaan, terwijl er geen tarmen of mannetjes voor werptrossen zijn. De voor- en achterplecht zijn 8½ voet lang.

Digitized by Google

De boot weegt met toebehooren 3350 Ned. pd., kan 70 personen dragen, gaat met 30 personen aan boord 26 Eng. dm. diep, en kost circa *f* 3000.

Nadeelen zijn: op plaatsen van niet genoegzaam handen vrij groote zwaarte; het niet volkomen beveiligd wezen der luchtkasten; de afwezigheid van een gemakkelijken toegang tot de voor- en achterplechten en het moeijelijk wenden en landen door te veel buitenkiel. Hare groote voordeelen in stabiliteit, in het weinig water bevatten en zich van dit gemakkelijk kunnen bevrijden en in haar bijzonder rigtingsvermogen, worden zeer geroemd.

Het zij hier opgemerkt dat deskundigen verschillen over de aanwending van kurk of de toepassing van luchtkasten voor vereischt drijfvermogen. Sommigen zijn tegen kurk, omdat de kurkplaten niet op den duur waterdigt blijven en als een spons water opnemen; anderen noemen en kunnen dit door een voorbeeld in 1851 staven, de groote kans van beschadiging der luchtkasten, waardoor de dienst der boot geheel zou belemmerd worden, deze laatsten wenschen daarom kurk, hetgeen tevens tot balast kan dienen en tegen doordringbaarheid van water beveiligd kan worden door een vernis.

De Commissie van beoordeeling te Somerset-house was van het laatste gevoelen en wenschte de luchtkasten zooveel mogelijk te verminderen, en ze voor den bodem niet te gebruiken. Naar dit oordeel werd door James Peake, een der leden van de Commissie, scheepsbouwmeester te Devonport Dockyard, een reddingsboot ontworpen, waaraan hij tevens al de beste eigenschappen der verschillende ter tentoonstelling gezonden modellen toepaste. De Lords der Admiraliteit lieten naar zijn ontwerp zulk een boot in Woolwich Dockyard maken, haar beproeven en toen nog verbeteren, waarna zij haar ten geschenke aanboden aan den edelen Hertog van

Digitized by Google

Northumberland, die op zijne kosten drie andere booten naar dat model deed vervaardigen.

Nu mogt men tevreden wezen, want bijna kan gezegd worden het vraagstuk „de reddingsboot" is voor niet te verbeteren oplossing vatbaar.

De wensch om in het bezit te komen van een vaartuig, dat niet te gronde kon gaan, ofschoon geruimen tijd als luchtkasteel beschouwd en met verachting uit de rij der uitvindingen geweerd, is nu vervuld geworden, daar zulk een vaartuig thans bestaat. Tot verrukking komt men, wanneer men de gestrekte elegante reddingsboot, als eene meeuw op het water, snel, onbekommerd de golven en brekers, als 't ware spelende, ziet snijden, een bijna onmerkbare vore achterlatende. Voor haar schijnt geen gevaar, ten minste zij ducht het niet. Bewogen en bestuurd door geoefende, stoute handen, zijn hare ondernemingen voor den aanschouwer onbegrijpelijk, gaan ze onze aardsche bevatting dikwerf te boven. Gij moet het bijwonen, neen! gij behoeft het slechts te lezen wat zoo vaak wordt verrigt, en uwe belangstelling wordt er door opgewekt, ten minste de overtuiging, dat anderen die bezitten en toonen, moet haar bij u doen ontwaken.

Bij onze overzeesche naburen is de geestdrift na het jaar 1851 ontvlamd en blijft zij gespannen. Toen Brittanje zag wat gedaan kon worden, toen het gevoelde wat moest, aarzelde het geen oogenblik en beantwoordde het ten volle de liefdevolle stem, het voorbeeld van den Hertog, *individu*.

Onder de reeds bestaande instellingen, ik heb er in de voorgaande bladzijden enkele van genoemd, was er een die in 1824 haar bestaan had ontvangen. Het jaar 1823 had, zoowel op de Engelsche als op de Fransche en Nederlandsche kusten, groote zeerampen doen beleven. Op het eiland Man

Digitized by Google

leefde in die dagen een man, onbemiddeld, doch rijk in goede hoedanigheden en verstandelijke vermogens, genaamd Sir William Hillary. Zijne edelmoedige bemoeijingen ten behoeve van schipbreukelingen, die hij zelf door geen geldelijk vermogen kon steunen, vonden echter warmen bijval bij een rijk koopman te Londen, Master Thomas Wilson, lid van het Parlement. Deze wist onder zijne kennissen en door zijne betrekking andere rijke handelaren in zijne plannen te doen deelen, en werd vooral aangemoedigd door Lord Liverpool, eerste Minister, die echter wijselijk begreep dat de zaak, welke de gezamenlijke ontwerpers beoogden, geheel vrij moest blijven van gouvernementeele inmenging. Onder voorzitterschap van den Aartsbisschop van Canterbury werd in 1824 eene openbare meeting in London Tavern gehouden. Onder andere mannen van invloed werden daar Lord John Russell en Wilberforce opgemerkt. De Heer Wilson werd tot Voorzitter van de nieuw op te rigten maatschappij tot redding van schipbreukelingen verkozen, die onder den naam van Royal National Institution for saving lives from Shipwreck, vooral op de kust van Northumberland veel heeft gedaan. In den ziekelijken toestand van Sir William Hillary, die zich meermalen persoonlijk in een reddingsboot waagde, en eens bij zwaar stormweêr eene onherstelbare wonde ontving, scheen echter ook deze instelling te moeten deelen, daar zij, geen genoegzame ondersteuning vindende (slechts over een jaarlijks inkomen van 4 à 500 pond sterling (*f* 5 à *f* 6000) kon zij beschikken), meer en meer als hare zuster-instellingen in verval begon te geraken. De algemeene handelsongelegenheid bragt daar veel toe bij, en de schildering door mij straks van den reddingstoestand langs de geheele kust van het Vereenigd Koningrijk gemaakt, stelt het verval omstreeks het jaar 1850 genoegzaam in 't licht.

Digitized by Google

Daar gebeurt het onheil van 1849 met de 20 wakkere zeelieden van Shields. Een man als ALGERNON treedt op, hij is Voorzitter der inrigting geworden, en, geholpen door den Heer RICHARD LEWIS, brengt hij nieuw leven, wakkeren geest onder zijne medebestuurders en stelt eene nieuwe reorganisatie voor.

Begrijpende dat er verband tusschen de verschillende bestaande redding-maatschappijen moet wezen, tracht hij deze aan zijne inrigting te binden, laat echter aan alle plaatselijke vereenigingen volle vrijheid, maar stelt een hoofdpersoon aan, die algemeene, gelijke zorg moest laten gaan over alle plaatselijke besturen, welke zich om één gewenscht middelpunt zouden willen bewegen. Dit gelukte hem: de Royal National Life-boat Institution werd de moeder-maatschappij, zij ondervond warme deelneming, de meeste der kleinere vereenigingen sloten zich geheel aan haar aan of losten zich in haar op, en, al zij het in herhaling, de Engelsche natie, ziende dat er nu met verstand en kracht aan eene hoogst gewenschte zaak zou gearbeid worden, toonde zich in hare volle waardigheid. Zij had geleerd door de hartverscheurende ongevallen op hare kusten voorgevallen, door die leering werd zij wijs en de meesteresse over zich zelven, voor alle beschaafde natiën.

Engeland's Koningin en Diens gemaal gaan waardig voor, Hertogen en Graven, Lords en Baronnen, eerste, tweede en derde stand, van de hoogsten tot de laagsten sluiten zich aan, allen zijn met hart en ziel de nieuwe zaak toegedaan. Het nationaal eergevoel spreekt. Engeland, gebiedende de eerste Marine, de eerste handelsvloot ter wereld, wil ook de eerste reddingsvloot bezitten. Het is of er een tweede NELSON is opgestaan, nogmaals een „England expect that every man will do his duty," is uitgesproken. Sterk ten oorlog, ziet het in de reddingsboot de verper-

Digitized by Google

soonlijking van vrede en eendragt. Is zij niet de vriendin van alle volken? Voor haar zijn Engelschen of vreemdelingen, rijken of armen, grooten of kleinen, bij het woeden der stormen gelijk.

Geen snaar werd onaangeroerd gelaten, om oningewijden te onderrigten, om dommelenden — helaas! zij zijn er immer — op te wekken. Kende niet ieder de geschiedenis van GRACE HORSLEY DARLING, de heldin van Outer Ferne? Schilders, dichters, componisten, redenaars, allen trachten den moed van die edele dochter Engeland's om het zeerst te vieren. Kwamen er geen stemmen van de Goodwin-Sands, van Holyhead, van de Orkneys, van Bude? Werd niet geluisterd naar de redevoeringen door de godsdienstleeraren in de verschillende kerken gehouden? Vond het gezegde en het voorbeeld van een Miss NIGHTINGALE geen navolging? Ging er niet een kreet van algemeenen bijval op door geheel Engeland, toen de Heeren CAMA en C°. (PARSEE MERCHANTS) te Londen, in eens 2000 £ (*f* 24000) gaven, als een blijk van dankbaarheid voor in 6 jaren genoten welwillendheid te dier plaatse, als eene dankbare erkenning der winsten op eerlijke handels-ondernemingen genoten? En dan dat voorbeeld van zoo velen, die de kosten van een geheel reddingstation, 600 £ (*f* 7200), op zich namen, ter eere der nagedachtenis van een geliefden vader, eener beminde moeder. Het voorbeeld en het ongelukkig verdrinken van Lord BEAUCLERCK, Mr. W. M. TINDALL en Mr. J. ILES, die hun leven veil hadden om de bemanning der reddingsboot te Scarborough te redden. Maar waar zal ik eindigen, wanneer ik u alle voorbeelden van liefde, van zelfopoffering, van deelneming blijf opsommen.

Vergun mij echter dat ik u toon wat in de laatste jaren, verleden jaar nog aan de reddingszaak in Engeland is gedaan. Er is geen denkbeeld van verwaarloozing, van kwijning

Digitized by Google

meer mogelijk, de liefde tot onderstand is onuitbluschbaar.

Captain HAMILTON FITZGERALD. .	10000 £ (*f* 120000) legaat.
Lady CUMMINGHAM FAIRLIE . . E. W. COOK Esq. R. N.-T. R. S. .	2 reddingsbooten.
Lady COTTON SPEPHARD	2 reddingsbooten en 200 £ (*f* 2400).
W. N. RUDGE Esq.	550 £ (*f* 6600) in de Londonstock Exchange.
Miss EMMA KEATE of KENSINGTON.	300 £ (*f* 3600).
Messrs CAMA and C°. (PARSEE MERCHANTS), ...	2000 £ (*f* 24000).
Hon. Rustomjee Jamsetjee Jejubhoy	500 £ (*f* 6000).
A gentleman and his two sisters . .	600 £ (*f* 7200) en de uitgave van een nieuw reddingstation te Bude, dus mede nagenoeg 600 £ (*f* 7200).
A lady of Cheltenham	600 £ (*f* 7200).
ELEANOR, Duchess of Northumberland	Een reddingsboot.
Two ladies who are unknown . . .	1200 £ (*f* 14400).
The subscribers to the *Dundee People's Journal*	800 £ (*f* 9600).
Messrs LEAF, SONS and C°. of Old Change	De geheele kosten van een reddingstation, ruim *f* 7000.
A friend (anonymous donation) . .	5000 £ (*f* 60000).
A lady in Valentia	500 £ (*f* 6000).
A collect in Bristol	570 £ (*f* 6800).
RICHARD THORNTON	2000 £ (*f* 24000), legaat.

en vele honderden meer.

Digitized by Google

Alleen in het jaar 1864 was de ontvangst door de Maatschappij 31917 £ 9 sh. 8 d., dat in Hollandsch geld bedraagt de som van ruim *f* 383900, en in 1866 bedroegen de uitgaven 31430 £, dus ruim *f* 377000. Ziedaar de geest van het Engelsche volk! Van de rijken alleen? Ook van de minderen, die 50 £, of 10 £, of 1 £, of enkele shillingen, of pennies geven. Onder anderen in Mei 1865, een jong invalide die 2 £ 15 shillings opzond aan ontvangen gelden, welke hij ontving van de vrienden, die hem kwamen bezoeken, 5 shillings de spaarpenningen van twee kleine zusjes, 5 £ 7 shillings van 150 geëmploijeerden aan de West-India Docks. In Junij 1866 435 £ (*f* 5200 ruim) van de gezamentlijke kruideniers in Engeland en 310 £ (*f* 3700 ruim) van de werklieden in Edinburgh. De spoorwegen vervoeren het materieel der reddingstations kosteloos, de Steam Navigation Compagny vervoerde een reddingsboot voor Rotterdam mede zonder rekening. De weldadigheid blijft niet in het Rijk opgesloten; de reddingsboot is de vriendin aller volken!

Schetste ik u den vervallen toestand van het reddingswezen in Engeland ten jare 1851, in het laatst van 1864 waren er 182 reddingsbooten op de kusten van het Vereenigd Koningrijk, behoorende aan de Royal National Life-boat Institution en andere inrigtingen, en bedroeg het getal der vuurpijl- en mortiertoestellen reeds 239, onder beheer der Board of Trade aangewend door de Coast-Guards, welk cijfer in December 1866 tot 249 was geklommen. In October 1865 bezat de Royal National Life-boat Institution reeds 150 reddingstations met reddingsbooten, en sedert is dit getal met nog 25 vermeerderd; door de Maatschappij is daaraan ruim *f* 1,900000 besteed.

De Hertog van Northumberland stierf; met eenparige stemmen werd zijn zoon THE RIGHT HON. EARL PERCY in plaats van zijn hoogbeminden vader als President der nationale

Digitized by Google

inrigting benoemd. Bijgestaan door een Secretaris als Sir RICHARD LEWIS, een Chairman als THOMAS BARING Esqr. en een Inspector als Captain J. R. WARD R. N., en werkende onder de bescherming van Koningin VICTORIA, die in later tijd de Albert-medaille als belooning instelde en zelve 's jaarlijks 50 £ (ƒ 600) aan de Institution schenkt, zal hij het begonnen leven vast en beraden doen voortgaan, en is er voor het Engelsche volk waarborg voor de offers, welke het brengt. Vele dagbladen, meest alle tijdschriften brengen de verrigtingen der Maatschappij onder het oog der nieuwsgierigen. Welk een ongekend genoegen moeten de vele schenkers genieten, wanneer zij ontwaren, dat door hun bijzondere gift zoo vele menschenlevens zijn gered!

The National Life-boat Institution kan sedert den dag harer oprigting in 1824 tot Januarij 1867 zich verheugen van 15893 menschen het leven te hebben gespaard; door elkander, na hare uitbreiding, rekent men dat door haar ongeveer 500 menschen 's jaars het leven behouden. In het jaar 1863, bij den zwaren storm van 3 December, ook zoo noodlottig op onze stranden, zijn op de Engelsche kusten alleen 4565 menschen in schipbreuk geweest, waarvan 3738 hetzij door eigen sloepen, hetzij door schepen op zee of door andere middelen werden gered, 329 door het vuurpijltoestel en 498 door de reddingsbooten. Wat wel worde opgemerkt, de reddingsboot helpt niet dan wanneer haar hulp noodig is, zij is de laatst reddende, het eenigst overblijvend reddingsmiddel.

In het jaar 1865 werden 409255 schepen in- en uitgeklaard in de verschillende havens van het Vereenigd Koningrijk. Het totaal verlies van schepen op en in de nabijheid der kust was 2012, waarvan 1690 Engelsche en van deze 540 totaal verloren gingen, waarbij 663 menschen omkwamen, bij nog 35 die door de zeeën zijn overboord geslagen

Digitized by Google

of door ketelspringing enz. omkwamen. De Engelsche redding-maatschappij redde toen zelve 444 menschen, beloonde echter nog voor 162 op andere wijzen gered. Van 1855—65 alleen zijn door haar gered 5758 personen.

Voor de bemanning der reddingsbooten rekent de Maatschappij op het zeevolk der kust, en voornamelijk worden de visschers door haar gezocht. Engeland is, wat het bezit van zeelieden aangaat, zeer bedeeld; geen land ter wereld kan zich als dat beroemen zulk eene bij uitnemendheid zeevarende natie te wezen. Is toch niet in meerdere of mindere mate ieder bewoner van Brittanje aan de zee verbonden, aan de zee zijn bestaan verschuldigd? Hoeveel wordt niet uit de zee of over de zee 's jaars op Engeland's gebied gebragt. Van alle zijden door de zee omringd, afgescheiden van eigen bezit of van de beschaving op het vasteland, wordt het verpligt en gedrongen door bijzondere krachtsontwikkeling de middelen van gemeenschap in hoogste voortreffelijkheid op te voeren. Vandaar die prachtige vloot voor vrede- of oorlogsbelangen, vandaar die nog niet nagevolgde telegraphische verbinding. Wanneer wij een oog slaan op de jaarlijksche in- en uitvoer van Groot-Brittanje en Ierland en wij weten dat dit alles, die millioenen schats, aan de gevaren der zee is prijs gegeven, dan wordt het ons duidelijk waarom zoo veel algemeene belangstelling aan de zee wordt gewijd. Maar al is die belangstelling door behoefte ontstaan, waarderen we toch dat ze in zoo hooge mate wordt gespannen, behoefte wordt niet alleen niet altijd erkend, maar voorzeker niet altijd voldaan. Zoo vaak sprak ik in dit geschrift over nationalen trots, Engeland bezit dien in hooge mate en kan niet dulden, dat het een vroeger genoten grootheid moet prijs geven. „England for all!” dat is de leus.

Neemt men voor de reddingsbooten in Engeland gaarne

Digitized by Google

visschers, die in hunne kleine vaartuigen meer dan anderen de gevaren der zee leerden kennen, het is niet overal ter wereld dat men daar zijn steun voor het reddingswezen in vindt. Niet alle visschersvaartuigen zijn hetzelfde gebouwd of uitgerust. Het sloepje of bootje dat gij bij enkele opmerkt , ontbreekt bij anderen. Door dat bootje alleen leeren zij veel, worden zij meer dan anderen geschikt. Iemand die met een groot schip kan manoeuvreren gaat nog niet met een sloep om, en laat mij u vertellen, dat menig als kundig bekend koopvaardij-gezagvoerder of kommandant van een oorlogschip, en menig officier zijne onhandigheid in het omgaan met sloepen bij zeer moeijelijke, gevaarvolle gevallen, door weinig voorkomende behandeling, openlijk zal erkennen; hij gevoelt zich ten achteren bij die mannen, die voor hun dagelijks brood, hun dagelijks werk van het sloeperlui's leven moeten maken, dit is natuurlijk en hem in het geheel niet euvel te duiden. Wilt gij bewijzen, let dan op de weinige malen dat gij de zee oversteekt, en zie onze slampampers, zie Engelands Deal-lui en sla tevens de behandeling der vaartuigjes van uw eigen bodem gade.

Een gesprek met een Scheveninger visscher, DE Mos genaamd, een man nog krachtig doch 73 jaar oud, die 60 jaren op een Scheveningsche pink als matroos en gezagvoerder doorbragt, die zes kinderen als stuurlui op Scheveningsche pinken nu nog ziet varen, een gesprek met dien man gehouden, sterkt mij in mijn gevoelen, dat Engeland's visschers door den bouw en de toerusting hunner vaartuigen beter als zeelieden zijn geleerd. In zijne bijzondere taal zeide mij DE Mos : „als *wij* God bidden bij ruw weder voor het behoud onzer pinken, zien wij de Engelsche visschers nog in hunne opene bootjes af en aan gaan.” Het zijn stoute gasten, zij zijn doorkneed in hun vak, en ieder die met ruw weder het

Digitized by Google

kanaal heeft bezocht, staat verbaasd over de schijnbare roekeloosheid waarmede de Engelsche zeebewoners, voornamelijk Deal-lui, met hunne kleine opene schuitjes omgaan.

Buiten de visschers kunnen ook wij wel van ons kustvolk toonen en behoeven ons daartoe slechts op de Texelsche of Vliesche reeden, op de Zeeuwsche stroomen en bij onze loodsen te begeven. Kan de Life-boat Institution echter met regt, en in 't algemeen sprekend, verklaren: „it is a source of great satisfaction to refer to the continued intrepid service of the life-boat crews, who are ever ready, day or night, to man the life-boat during the fiercest storms," door onze reddingsmaatschappijen zal deze verklaring niet worden nagezegd.

In Engeland wordt gerekend dat er jaarlijks 5000 à 6000 kustbewoners in levensgevaar verkeeren bij het verleenen van redding.

Bij enkele mijner lezers zal de vraag rijzen, of er dan nu met de volmaakte reddingsboot nog levensgevaar voor haar bemanning bestaat? Gelukkig zijn de verliezen door de reddingsbootbemanning zelve geleden weinig, de meeste tijden geen, soms echter, hetzij door totale verbrijzeling der boot, hetzij door eenig ander ongeval, als het beklemd raken der bemanning, vallen zij voor. Whitby, de Lezards, Scarborough moesten in de laatste tijden helaas! nog mede spreken. Er is dus wel degelijk verdienste.

Wie zal trouwens niet begrijpen, dat al moge de boot niet kunnen zinken, al kan zij zich zelve weder rigten bij omslaan, dat zij echter, evenmin als alle zaken van menschelijken arbeid, niet ten allen tijde bestand kan wezen tegen de kracht der elementen, en zij dus somtijds vervalt in toestanden, waarin geen menschelijke magt haar meer kan behoeden. Gelukkig dus dat de ongelukken zeldzaam zijn en is het daardoor juist mogelijk geworden zooveel hulp te

Digitized by Google

kunnen verleenen. U straks voorhoudende, dat de verrigtingen der reddingsboot soms ons menschelijk begrip te boven gaan, vertelde ik u niet te veel, sla slechts pagina 76 der *Nautical Magazine*, jaargang 1862, op, en gij ontmoet een verhaal der Ramsgate Life-boat onder besturing van James Hogben. Die nacht was zoo verschrikkelijk, dat een uitmuntend zeeschilder E. W. Cooke het zijner penseel waardig achtte. Het was ter gelegenheid der redding van een brik uit Lissabon.

Den geheelen dag, zoo zegt de verhaler, hadden de bootslieden van *Ramsgate* op uitkijk gestaan of er geen noodseinen voor hunne hulp zouden vallen, want het woei hard uit het oosten en er liep een hevige zee. Met donker denken zij naar huis te gaan, latende een paar uitkijken achter, toen eensklaps enkele hunner een flikkering van licht vermeenen te ontwaren. Weinige seconden van spanning en men hoort een zwaar schot. Het vuurschip geeft sein van nood. De Northumberland reddingsboot ligt op stroom en is in een oogenblik langs de kade, haar volk is al half gereed er in te jompen. Nog kort en zij zijn het; met hunne reddinggordels, waterdigte vesten aan en sterke ronde hoeden op, overmannen zij zelfs de reddingsboot, zoodat er twee te veel zijn, en spoeden zich naar den *Aid*, die met stoom op ligt, om in geval van nood te kunnen helpen. Deze stoomsleper neemt hen op sleeptouw.

Het is een treffend oogenblik, winternacht, stikdonker, stormweêr, hevig kookende zee door den zwaren wind, den hevigen stroom; daar gaat de stoomsleper met zijn schat naar zee. Zij stuurt naar de *Goodwin-Sand*, welke eenige mijlen uit de kust ligt. Er is veel werk tegen wind en zee op, doch onze stoute gasten braveeren het werk en winnen voet voor voet. Daniel Reading, de gezagvoerder van den sleper, is zeeman in den vollen zin des woords, hij kent

Digitized by Google

zijn terrein, bij dag en bij nacht, bij het zachte koeltje, als bij den gierenden storm. Langs de banken gaat het heen, want op die randen, waar de hevigste brekers zijn, moet toch het vaartuig zitten. JAMES HOGBEN ziet het schip; nu komt zijn beurt. Hij praait DANIEL READING hem los te gooijen, zet zijn zeil, en op 40 vaâm van het gestrande schip genaderd, strijkt hij, komt ten anker, en laat zich in de hevige branding naar en langs het schip zakken. De *Steamer* was op de plaats van loslaten voor 60 vaâm ketting geankerd. Was hij de eerste die hulp aanbragt? Neen! de reddingsboot van Broadstairs lag reeds naast het verongelukte schip, waarvan de bemanning echter niet terstond tot het verlaten kon besluiten. Ten 2 u. 30 m. loopt de brik vol water en begint zij uiteen te slaan. De Broadstairs reddingsboot was door de woedende zeeën zelve beschadigd en onbekwaam gemaakt, zoodat allen te zamen, met het volk der brik 18 man, in de Ramsgate boot moesten worden opgenomen. Deze zoekt naar den sleper, maar kan dien niet vinden en zet nu zelve koers naar Ramsgate. Daar komt zij zelve op de banken en in aanraking met de Broadstairs reddingsboot, die nu totaal verbrijzeld wordt. Vreeselijke stooten ontvangt zij op zandrug tot zandrug door de vervolgende brekers, en meermalen wordt de kreet, „nu is 't gedaan," vernomen; doch zij houdt, en voortgezweept en gebeukt over de zandplaten, komt zij eindelijk met hare geredden in Ramsgate terug. Dien nacht hadden de ijzeren hoofden der onverschrokken gasten veel te verduren gehad. JAMES HOGBEN's kameraden waren echter onverschrokken borsten, gereed om elk gevaar te trotseren, verloren zij evenmin als hij het hoofd, zij waren met elkander het hart en de aderen der door hen niet genoeg te roemen, immer overwinnende boot. JAMES HOGBEN was eens toegevoegd door een gezagvoerder, dien hij afhielp: „Ah, we

Digitized by Google

may always know whether it is on the English coast that we are wrecked by the efforts, that are made for our rescue," en deze gemoedelijke uitdrukking had hij begrepen, zij was voor hem de belooning van zoo vele daden.

Kan Engeland zich verhoovaardigen op het geheel, Ramsgate kan het voor zich zelven, want onnoemelijk zijn de ongelukken, die in haar nabijheid voorvallen, onschatbaar de hulp door haar verleend. Vier vijfden van den geheelen koopvaardijhandel van Londen gaat op twee of drie mijlen langs deze plaats, 50 à 100 schepen zijn dikwerf te gelijk in haar gezigt.

Ik verwijs u ten slotte naar een verhaal te vinden op pagina 320 der *Revue des Deux Mondes*, van Mei 1864, waarin wordt vermeld, dat de wakkere gasten van Ramsgate de bemanning van den *Samaritano* hebben gered, niettegenstaande deze hare redding onmogelijk achtte. Het is met de echte boot van BEECHING (in 1863 redde zij 120 menschen) dat dit alles is verrigt, en dus is het vertrouwen verklaarbaar, in deze en de naar haar door PEAKE verbeterde boot gesteld. Als roei- en zeilboot, bestuurd door ervaren handen, bestaat haars gelijke niet; daarom ontvangt de Royal National Life-boat Institution herhaalde aanvragen uit Frankrijk, Duitschland, de Hanse-steden, Zweden, Portugal en andere landen, ook van onze reddingsmaatschappijen, om door hare reddingsboot-bouwmeesters, de Heeren FORRESTT AND SON, naar hun model en onder hun toezigt, booten te doen vervaardigen.

Reeds meermalen werd door mij bij de behandeling der reddingsboot, een ander reddingsmiddel genoemd, namelijk het mortier- of vuurpijltoestel tot werpen van metalen of houten projectielen met lijnen. Wij zagen dat het Engelsche gouvernement dit gedeelte der reddingszaak voor zich had bestemd, en de wachtschepen daarmede had voorzien. Tegen-

Digitized by Google

woordig is het in handen der Board of Trade (*Ministerie* of *Raad* van koophandel, die alles bestuurt wat betrekking heeft op handel, nijverheid en scheepvaart, en tegenwoordig ook het toezigt over de spoorwegen houdt). Haar president, ofschoon geen Minister, kan echter somwijlen met het Ministerie (Cabinet) zitting nemen. De Board of Trade voorziet in alle kosten, in uitrusting en voorziening der mortier- en vuurpijl-stations. De behandeling der toestellen is aan de verschillende Coast-Guard-posten opgedragen, die tevens, zoo als ik vroeger zeide, een reddingsboot van het gouvernement onder hun beheer hebben. De Coast-Guards, voorheen onder de Douanen (Board of Customs), zijn sedert 1857 in dienst der Admiraliteit. Om in hunne rangen te worden opgenomen, moet men ten minste 7 jaren bij de Marine hebben gediend, een goed gedrag bezitten, en niet ouder dan 35 jaar zijn.

Wat den smokkelhandel aangaat, waardoor in 1822 de aanstelling van Coast-Guards werd uitgelokt, voor dezen is hun dienst thans zoo hoog niet meer noodig door de wijziging van het belastingstelsel; doch zij zijn in later jaren, in tijden van politieke spanning, als hoogst nuttig beschouwd geworden voor de kustverdediging. Het behoort tot de bepaalde zorg van de Admiraliteit dat zij 's jaarlijks, gedurende ten minste zes weken, duchtig geoefend worden; om beurten vertrekken zij daartoe 2 per station voor de kustvaart, en moeten dan in het ruwste weder gehard worden. Daardoor worden zij allen flinke zeelieden en wordt er met de gouvernements-reddingsbooten en de douane-vaartuigen welke zij bemannen, zooveel verrigt. Men rekent toch jaarlijks gemiddeld 7 à 800 menschenlevens te sparen, bij eene waarde van 7 à 800 pond sterling, der zee ontwoekerd. Ook gebeurt het vaak dat door hen de reddingsboot der Life-boat Institution geheel of gedeeltelijk wordt bemand

Digitized by Google

bij ontstentenis van andere handen. Wanneer zij bij het verleenen van redding mogten omkomen, krijgen hunne weduwen van het Gouvernement pensioen, terwijl zij zelven, buiten hunne bezoldiging Gouvernements kleeding en voeding genieten. Bovendien worden jaarlijks twee medailles, een eere en een waaraan eene gratificatie is verbonden, aan ieder schip, het middelpunt van een district, door het Gouvernement verstrekt. Nacht en dag staan deze lieden op uitkijk, waartoe uitkijkposten (een mast met een mars) langs de kust zijn gesteld, terwijl tevens langs de geheele kust seinpalen werden opgerigt. Tegenwoordig wordt ook de voorspellende aangifte van weder en wind van deze posten gedaan. Het Gouvernement, dat de reddingmaatschappij the Royal National Life-boat Institution vrij in hare bewegingen laat, doet echter klaarblijkelijk zelf zeer veel in de edele zaak der redding van schipbreukelingen. Zijne reddingsbooten zijn niet zoo goed als die der Maatschappij, derzelver uitrusting evenmin; deze verstrekking zal dan ook met den tijd, wanneer de Life-boat Institution ruim voorzien van reddingsbooten zal wezen, wel geheel ophouden, zoodat het beheer der pijltoestellen alsdan alleen onder gouvernementeele zorg zal blijven (1).

Eene bloote aangifte zonder toelichting zou menigeen mijner lezers ongevallig zijn, ik wil daarom kortelijk de geschiedenis en de inrigting der mortier- en pijltoestellen aanstippen, vooral nu deze zaak ook in de Tweede Kamer der Staten-Generaal in behandeling genomen is.

Van de genoemde toestellen om door het toewerpen van een projectiel met lijn gemeenschap te krijgen van den wal met een schip, of — en dit zou juister wezen — van een schip met den wal, is de Manby-mortier het

(1) De onkosten der vuurpijltoestellen beliepen in 1863 £ 2931 (*f* 35000).

Digitized by Google

oudste in uitvinding. Heeft MANBY de toepassing gemaakt, van de uitvinding komt echter de eer toe aan JOHN BELL, sergeant, die later als invalide, na het innemen van Gibraltar, luitenant werd. Men kan het toestel, waarmede in 1791 het eerst proeven werden genomen, in het Arsenaal te Woolwich vinden. De Society of Arts die in 1808 in hare *Transactions* eene beschrijving gaf, beloonde den uitvinder met vijftig guinea's (1).

Het algemeen denkbeeld komt hierop neder: om uit een mortier, uit een geweer, van een boog of van een pijltoestel eenig metalen of houten projectiel verbonden met een lijn, zekeren gewenschten afstand voort te werpen. Sommigen vonden het doelmatiger dat de uitvoering geschiedde aan boord van het gestrande schip, vooral wanneer het voort te werpen ligchaam drijven kan, en dus wanneer het niet per worp den wal bereikt, dit dan toch door zijn drijfvermogen kan doen; anderen wilden den worp tegen, loodregt of schuin op den wind, van den wal naar boord doen geschieden. De laatsten waren door overvloed van ruimte niet zoo gebonden aan grootte en zwaarte van het geheele toestel. Echter, moge de ruimte aan boord beperkt wezen, de zwaarte der reddingsmiddelen moet toch aan wal in het geheel niet worden over het hoofd gezien, daar het wel nimmer zal gebeuren dat zij onverplaatst gebruikt zullen worden en tijd hier groote waarde heeft; vooral zij men indachtig dat niet altijd over genoegzaam bekwame handen kan worden beschikt.

De mortier van MANBY, hoewel vaak gebruikt, trad reeds spoedig na zijne uitvinding op den achtergrond, toen de reddingsvuurpijl werd uitgevonden door HENRY TRENGHOUSE van Helstan in Cornwall. Voor zijne uitvinding kreeg deze

---

(1) De Franschen geven de eer der uitvinding om lijnen aan of van boord te werpen aan DUCARNE DE BLANGY.

Digitized by Google

van de Society of Arts in 1820 de gouden medaille en vijftig guinea's.

Het eerst, mij bekend, dat eene redding plaats had door middel van een vuurpijl, was den 8 October 1832, toen de Heer DENNETT, met een vuurpijl-toestel van zijne vinding, een lijn over een schip in nood wist te brengen. De mortier van MANBY was bij die gelegenheid ook gebruikt, doch had gefaald. De stad Hull liet in 1836 proeven nemen op groote schaal, met een nieuw vuurpijltoestel, haar door CARTE, magazijnmeester der artillerie, aangeboden.

Aan den vuurpijl wordt algemeen de voorkeur gegeven boven den kogel of bom (ook wel anker genoemd) van MANBY, en wel omdat, buiten de zwaarte en grootte en dus moeijelijke verplaatsing, de vuurpijl boven een kogel voor heeft, dat hij de lijn welke daaraan bevestigd is, niet zoo gemakkelijk zal breken. Hij ontvangt toch zijne grootste snelheid langzamerhand, terwijl de aanvankelijke grootste snelheid van een kogel of bom zoo groot is, dat het bijna niet mogelijk is een lijn, zonder breken, er aan verbonden te houden. Er zijn in 1833 uitgebreide proefnemingen te Woolwich genomen, toen één Eng. pond's vuurpijl den gemiddelden afstand van 212 yards met zijn lijn aflag; ook in 1834 zijn met den DENNETT's-vuurpijl tegen de mortier van MANBY proeven gedaan en werd algemeen de vuurpijlmanier geroemd. De proeven te Hull, in November 1836, met CARTE's toestel, bij een zeer harden W. N. W. wind, met 1—6 ponds (Eng.) vuurpijlen en eene elevatie van 20—25 graden waren, ook wat rigting aangaat, uiterst voldoende door een gemiddelden afstand van 180—220 yards te zien bereiken.

Op de tentoonstelling te Londen, in 1851, werd bij MANBY's mortier nog een van den Engelschen Kapitein ter zee JERNINGHAM aangetroffen, naar hetzelfde beginsel vervaar-

Digitized by Google

digd (geschut met werpankers); tevens zij bijzonder genoemd de rocket-gun (vuurpijl-geweer) van GREENER, dit toestel moet op een reddingsboot geplaatst worden, om even als uit een harpoen-kanon eene lijn te werpen.

De tentoonstelling van 1862, zoo merkwaardig door hare reddingsbooten, voldeed niet aan veler hoop wat deze soort van reddingsmiddelen aangaat. De Commissie van beoordeeling schonk echter een prijsmedaille aan den Franschman H. G. DELVIGNE, die tot nu toe het vraagstuk „een schip van den wal een lijn te bezorgen" het best, hoewel nog niet geheel voldoende, heeft opgelost.

Goede beoordeelaars, zoo als WASHINGTON in Engeland en PARIS in Frankrijk, zijn van gevoelen, dat de vuurpijl- of mortiertoestellen bij stormweder zelden den afstand, waarop een schip van wal in nood verkeert, zullen bereiken. Deze vrees is echter alleen bestaanbaar wanneer een projectiel van den wal over het schipbreuklijdend vaartuig moet worden geschoten, doch is — mijns inziens — minder gegrond wanneer het omgekeerde plaats vindt, en het projectiel van het vaartuig naar den wal wordt geschoten. Voor die gevallen zijn wegens geringe inneming van ruimte de LE METAYER's en HONDELOT's uitvindingen aan te raden en zullen vliegers als van BROQUET of van NARES dikwerf mede zeer nuttig kunnen zijn. Welligt staat ons binnen kort iets beters te wachten, waaromtrent ik reeds in Cherbourg getracht heb de noodige gegevens te verkrijgen, namelijk: dat de ligte vuurmonden aan boord niet alleen als verwoestende, maar tevens als redding toezendende middelen zullen kunnen worden gebruikt. Hiermede zijn reeds in Frankrijk, volgens de *Annales de Sauvetage*, voldoende proeven genomen. DELVIGNE is de man, die ons dit middel zal bezorgen.

In allen geval, hoewel er met dit reddingsmiddel nog niet zulk eene schrede op den weg der volmaking gemaakt werd, als

Digitized by Google

met de reddingsbooten geschiedde, even als vroeger bij de onvolmaaktheid van deze, hebben met de verschillende lijnoverbrengers reeds verscheidene gelukkige reddingen plaats gehad, niet alleen in Engeland, Frankrijk, Amerika, Duitschland of elders, maar ook bij ons, waar zij sedert het jaar 1863 op enkele stations in toepassing zijn gekomen. Volmaakt beschouwen wij ze niet, maar door het groote nut dat zij reeds bewezen, nopen zij ons dringend ze in 't geheel niet te verwerpen, veel meer ze ten zeerste aan te raden. Onze overzeesche voorgangers en de andere beschaafde, in ontwikkeling van het reddingswezen zeer vooruitgaande landen, passen ze dan ook op hunne kusten overal toe, en nergens vind ik eenig spoor, dat zij niet gebruikt worden, omdat, zoo als door onzen Minister van Binnenlandsche zaken is gezegd, zij slecht te bewaren zouden zijn. Wel wordt goede voorzorg vereischt tegen te groote opeenhooping voor brand of tegen beschadiging door te weinig berging, en verwijs ik voor een en ander naar de bewaring onzer ernstvuurwerken aan boord der schepen van oorlog. Koperen, luchtdigt gesloten buskruidkisten zijn aan te raden; deze worden, zoo ik meen, door de Noord- en Zuidhollandsche Redding-Maatschappij gebruikt; mogt dit echter niet helpen, dan blijft er niets anders over dan meerder geld te besteden, waardoor meerder verwisseling kan plaats hebben.

Het zal wel onnoodig zijn te verklaren wat er gedaan kan worden, wanneer het schip, al is het door een dunne lijn, gemeenschap met den wal heeft. Door de dunne lijn wordt een dikke en door deze een zware tros naar boord gehaald en langs den tros, zoo hoog mogelijk aan een der masten verbonden, kan op verschillende wijzen naar den wal worden gekomen, zoowel door de reddingsboot, die zich nu naar het gestrande schip kan halen, als door zoogenaamde catamarans,

boeijen, of des noods zonder iets. Een hond, getuige de redding van den *Abondance* op de Fransche kust, of een boei, getuige de eerste stranding te Scheveningen, 7 November j. l., of een man, getuige JOHN RODGERS, die 27 man der *Royal Charter* redde, ziehier drie voorbeelden, waarbij telkens een dunne lijn aan het strand werd gebragt, en die de nuttigheid dezer zwakke verbinding wettigen.

Èn Gouvernement èn reddingmaatschappij werken dus beiden in Engeland. Het eerste geeft ook in de kolonien rijkelijk zijn ondersteuning: in de Nautical magazine van October 1847 toch lezen wij een bevel van den Luitenant-Gouverneur te Algoabaai, in opvolging van een lastbrief, hem door Zijne Excellentie den Gouverneur van het Kaapland gezonden, om namelijk een reddingsboot aan den havenmeester te Algoabaai ten dienste te stellen, deze te voorzien zoo als behoort, en toe te zien, dat in tijd van nood zij immer gereed zij; met een order aan den kommandant der artillerie dat hij, ingeval van nood, steeds voor het doen van behoorlijke seinen met geschut, vuurpijlen of blikvuren zorg drage. En wordt ook niet hulp van gouvernementswege verleend aan de Kaap- en Simonsstad, te Mauritius, te Ceylon, te Sydney, te New-South-Wales, op de kusten van Victoria, enz., niet alleen met reddingsbooten maar ook met vuurpijltoestellen? Dit alles is geene inmenging in den werkkring der Life-boat Institution, die geheel van de algemeene liefdadigheid afhangt, maar het is een toezien, een liefdevol verzorgen, een hulp buiten deze en andere inrigtingen om. Het Gouvernement en de instellingen schragen elkander onderling.

Het is hun niet alleen te doen om menschen die schipbreuk lijden, van een wissen dood te redden, zij wenschen te zorgen, dat er zoo veel schipbreuk niet geleden wordt. Daarom wordt van Gouvernementswege streng toezigt uitgeoefend en bestaan er bepalingen omtrent den bouw en de

Digitized by Google

uitrusting van koopvaardijschepen, omtrent de bekwaamheid der gezagvoerders, aan welke vaak zulk een groote menschenschat wordt toevertrouwd. Meer en meer worde toch de deugdzaamheid in alles wat het zeewezen aangaat ter harte genomen!

Het hevige ongeval met de *Arctic* en *Vesta*, die bij mist op de New-Foundlandbanken te gronde gingen door aanzeiling, deed een nieuw te volgen zeeweg voorstellen door den grooten MAURY; de honderde aanzeilingen in het Kanaal, op de Gronden en elders verschaften ons de seinlantaarns en internationale bepalingen voor hun gebruik; het vergaan van schepen op de banken der kust deed vuurschepen, noodreddingsmasten, noodreddingstonnen plaatsen, enz. Werd dan al de put gedempt na zoo menig onheil, voor de toekomst hadden de vele ongevallen hun nut. De laatste bemoeijingen der National Life-boat Institution om op de kust model-visschersvaartuigen te plaatsen, gebouwd naar het denkbeeld om, even als de reddingsbooten, nooit te kunnen zinken of bij omslaan zich te rigten, in de hoop dat nu voortaan alle visschersvaartuigen naar dat beginsel gebouwd zullen worden, die bemoeijingen, zoo liefdevol, zoo oordeelkundig, ik kan ze niet genoeg ter navolging aanbevelen.

Eene waardeering harer daden vindt de Engelsche reddingmaatschappij in het zenden van agenten door Frankrijk, Rusland, Zweden, Portugal en andere landen, die allen naar Engeland's voorbeeld hun reddingswezen willen zamenstellen of uitrusten. De regels door de Nationaal Life-boat Institution aangegeven, om door hevige branding te roeijen of te zeilen, en om drenkelingen, zoo het kan, het leven te doen behouden, werden in het buitenland overal vertaald.

En welke middelen wendt nu de National Life-boat Institution aan om den algemeenen geest voor geldelijke of ligchamelijke opoffering op te wekken en gaande te houden? Voornamelijk, het voorbeeld van hare bestuurders, dat alle

Digitized by Google

leden vertrouwen doet stellen in de inrigting. Gaan sommige der bestuurders geldelijk voor naar hun vermogen, anderen doen het ligchamelijk, zoo als de hoofd- en onder-opziener der reddingsbooten, die zich dusdanig geheel der edele zaak wijden. Kapitein WARD ging laatstleden jaar in een hevigen storm met de Ramsgate reddingsboot zelf mede, door zijn voorbeeld het vertrouwen der opofferende zeelieden aanwakkerende. Vervolgens doet de ruime verkondiging van al wat de Maatschappij verrigt, hetzij door eigen geschrift of door de dagbladen en tijdschriften, soms door het penseel verduidelijkt of door de dichtkunst opgeluisterd, zeer veel nut, en vooral ook moedigt zij aan door de ligchamelijke inspanning van degenen, die hetzij in haar dienst of daar buiten, in eigen of buitenland, zich voor de reddingszaak verdienstelijk maken, met oordeel en ruim te beloonen, tevens behoorlijk zorgende nimmer iemands eergevoel te kwetsen.

Het zeevolk in haar dienst wordt naar een vaste schaal van betaling aangenomen, en dit zoowel voor de bootslieden als voor het bootsvolk, al naar de diensten aan schipbreukelingen bewezen, of naar de oefeningen, die driemaandelijks of op meerdere tijden plaats hebben. Voor de oefeningen ontvangt de bemanning in stormweder 5 shillings en bij goed weder 3 shillings per persoon, en bij elke gelegenheid van afgaan naar een wrak om eenig leven te redden, krijgt ieder 10 shillings bij dag en 20 shillings bij nacht. Elke reddingsboot heeft een vasten bootsman tegen eene jaarwedde van £ 8 (circa *f* 96) en een onder-bootsman tegen een vast inkomen van £ 2 (*f* 24) 's jaars. Bij buitengewone voorvallen zullen de belooningen verhoogd, zelfs verdubbeld kunnen worden (1).

(1) De Board of Trade betaalt deze maandelijksche oefeningen en schonk in 1855 ruim £ 1038 (*f* 12300) en in 1863 £ 2843 (*f* 34116) aan de Royal National Life-boat Institution, waaronder de genoemde oefeningen begrepen.

Digitized by Google

Allen krijgen, naar zee gaande, een reddingsgordel naar het nieuwste model van Kapitein Ward, om. De bootsman is bij de driemaandelijksche inspectiën door de plaatselijke commissiën (gewoonlijk 5 personen, waaronder het hoofd der naastbijzijnde Coast-Guards) gehouden, verantwoordelijk voor de kostbare goederen onder zijn beheer. Het spreekt wel van zelf, dat de meeste zorg en de meeste ordelijkheid voor de bewaring en plaatsing der voorwerpen moet gedragen worden, daar, bij direct gebruik, alles zoo gemakkelijk mogelijk voor de hand moet zijn (1). Het is als bij een alarm in een vesting of aan boord van een schip, men moet weten wat en hoe men doen moet; daarvoor, zoo het kan, eene meer dan voltallige, bijna dubbele bemanning, die ten minste driemaandelijks, maar zoo de gelden het toelaten, nog meerdere malen moet worden gedrild. Het goed omgaan met eene reddingsboot ligt veel in den goeden wil, maar bij moed en volharding komt voornamelijk ook ervaring te pas. Wanneer de bemanning kan vertrouwen niet slechts op de boot, maar ook op elkander, zijn in de meeste gevallen de reddingen zeker. Moet men in Engeland ver uit de kust, ik toonde het reeds door een voorbeeld aan, dan ligt op de meeste plaatsen een stoomsleper gereed, om op het eerste sein de reddingsboot naar de plaats van stranding te slepen. Had men voor de Goodwin-Sands beter naam aan den stoomsleper kunnen geven dan dien van Aid? *The Aid aiding at all times.* De kleine oorlogstoomers verleenen op de gevaarlijke reeden of bij strandingen op de kust ook meermalen hulp.

Ziedaar, geachte lezers! in korte, eenigzins gekleede, trekken de geschiedenis van het Engelsche reddingswezen. Gij

(1) Een Fransch schrijver Esquiros zegt: Les hommes de l'équipage du Life-boat président à sa toilette avec le même soin, qu'une femme de chambre anglaise met à habiller ou à déshabiller sa maitresse.

Digitized by Google

geeft mij thans gelijk, dat ik u vooraf een oog deed slaan op de streken, waar het het beste is, waar het, zoo als gij zaagt, zulk een hoogen trap van volmaking geniet, bloeijende door de gezamenlijke opoffering van alle inwoners, de een naar zijn geldelijke, de ander naar zijne ligchamelijke krachten, sommigen naar beiden gevende. Dweepen wij met de uitdrukking der wezentlijkheid: een Vorst, een Hertog, een Graaf, een Lord *individu!* Wel hen die zoo de wereld begrijpen! Grooten gaan voor, de kleinen zullen volgen.

Eere wien eere toekomt!

Het is daarom dat eerst het reddingswezen in Engeland werd genoemd en behandeld, ook daarom, dat, wanneer over het bestaand reddingswezen in Europa gesproken wordt, het Nederlandsche door deskundigen in den vreemde — voor 't oogenblik ten minste — als het eerste na dat van Brittanje zal worden beschouwd. Of men het deze plaats nog lang zal blijven toekennen? Voorzeker niet, wanneer de toestanden bij ons en in het buitenland blijven spreken, als in de laatste tijden kon worden vernomen. Zij, die zien wat bij onze naburen wordt verrigt, ontwaren vooral bij degenen, die nog kortelings schenen te dommelen, doch als 't ware door een electrieke vonk opgewekt en sedert door een edel vuur bezield, een bijzonderen, gepasten en snellen voortgang, en zullen, wanneer zij ook met de zaak bij ons volledig bekend zijn, ras ontwaren, dat wij spoedig zullen worden voorbijgesneld, niettegenstaande dat wij met weinig krachtsinspanning, door weinig opoffering, weldra zoo niet gelijk aan, dan ten minste het zoo volmaakte Britsche reddingswezen zeer nabij kunnen komen. In zooverre zijn wij Engeland bij 1851 vooruit, dat wij in 1867 een bezit kunnen aanwijzen, en ons daarover

Digitized by Google

in het geheel niet behoeven te schamen. Wij hebben in materieel niet genoeg, doch het bestaande is op ettelijke plaatsen vrij volmaakt, en behoeft slechts vermeerderd, verbeterd en goed voorzien te worden, om daarna bijzonderen ijver aan het daarstellen en vormen van goed personeel te besteden.

Om niet te wijdloopig te worden wil ik onder het behandelen van Neêrland's reddingswezen, hier en daar slechts aanstippen wat op het vasteland van Europa geschiedt. Ik zoude ook dat in Amerika kunnen noemen, waar het door het Congres ondersteund wordt en in personeel ook een bijzondere kracht vindt in de kustwachten, hoewel niet in zoo groote mate als Engeland ons toonde. De bijzondere constructie der Amerikaansche reddingsbooten en van andere reddingsmiddelen zou mij tot eene uitwijding nopen, doch waartoe zoude zij dienen, zoo verre behoeft ons zoeken naar verbetering niet te gaan; voldoend materieel kunnen wij bekomen van zeer nabij en de geschiktheid van ons personeel kan niet door bespiegeling verkregen worden. Frankrijk, Duitschland, Denemarken kunnen ons welligt leeren, en daarom willen wij deze hier en daar in onze beschouwingen tot gids nemen.

Toen onze VAN LENNEP na den afloop der groote wereldtentoonstelling van 1851 te Londen, eene ontboezeming niet kon onthouden, wel voorzeker als tolk der gevoelens van allen, die Neêrlands optreden daar hadden gadegeslagen en diep betreurd; toen in dien treurzang de kunsttrofeën van enkele ingezetenen, als karig bewijs voor het schier niet meer levend Nederland, toch nog waardiglijk door hem geprezen werden, was zijne aandacht, en gewis ook die der met hem instemmenden, gevestigd op die eenige trofée door Neêrlands menschlievendheid in het redden van schipbreukelingen dáár neêrgesteld.

Digitized by Google

Zij mogt gezien worden als achtste in bekeuring van 280 inzenders, de WILLEM VAN HOUTEN's reddingsboot zij droeg met eere, onder de 50 ter tentoonstelling gezondene als best bevonden modellen, Neêrlands voorheen ter zee vermaarde vlag. Maar met den dichter heeft zij geweend en gedeeld de woorden:

„Maar wijl ik rondblik opgetogen
Voor al de wond'ren hier vergaêrd,
Daar treft van ver een vlag mijn oogen,
Der vaad'ren vlag zoo wijd vermaêrd.
'k Vraag: zal hem Neêrland hier bewaren
Den rang, sints lang vervlogen jaren
Verworven in der volk'renrij?
Met kloppend hart, met rasse schreden
Ben ik die vlag nabij getreden,
En 'k vind — een donk're woestenij.

Is dit het Neêrland dat voor dezen,
In schutse van 't Bourgondisch Huis
Als 't land der wond'ren werd geprezen,
Tot aan 't verwijderd golfgedruisch!
Het Land, dat, later 's waerelds schatten
Wist in zijn schuren saam te vatten,
En weêr te strooien d'aarde rond?
Het Land, dat, als in pelgrims tochten,
Des waerelds natiën bezochten,
Dat nergens toen zijn weêrga vond?

En thans, men moog de namen prijzen
Dier enkelen, ja wier kunsttrofeën
Hoe karig, nog aan d'aard bewijzen,
Dat Neêrland niet geheel verdween;
Maar ach! ondanks hun lof'lijk pogen,
Toch straalt het helder elk in d'oogen,
Hoe diep en droevig Neêrland zonk.
Beklagenswaard verloop der tijen!
Geen Roofstaat zelfs van Barbarijën,
Die niet met hooger luister blonk."

Digitized by Google

Het werk van WILLEM VAN HOUTEN, de oprigter der Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij en zoo veel jaren haar waardige voorzitter, mag onder de weinige Nederlandsche sieraden der groote wereldtentoonstelling van 1851 gerekend worden. Zij daar hulde aan gebragt!

Het was eene verbetering van vroegeren arbeid door hem zelven en door anderen verrigt, want Nederland, ik maakte er reeds opmerkzaam op, had reeds in het midden der 18de eeuw reddingsstations met reddingsbooten.

Eene resolutie van de Heeren Staten van Holland en West-Friesland, in haar Edel Groot Mogende vergadering genomen op Donderdag den 12 Januarij 1769 (1), na een ontwerp, haar voorgelegd tot efficacieuser voorziening tegen alle excessen op de stranden, etc, waarbij tevens na rijpe deliberatie van Haar Edel Groot Mogenden onder het oog werd gebragt, om buiten het beveiligen der stranden, notabele verandering in het redden en beschermen zoo van genaufrageerde personen als goederen te maken, — deze resolutie, geeft duidelijk aan:

dat de materialen en hulpmiddelen, welke in tijden van nood met veel hoop van succes, zoo tot conservatie van het leven der in nood zijnde zeelieden, als tot behoud van schip en goederen geëmploijeerd kunnen worden en daartoe op andere plaatsen werden gehouden, op de meeste onzer zeedorpen te dien jare ontbraken;

dat echter Scheveningen, Katwijk en Calantsoog toen (jare 1769) voorzien waren van een boot en wagen, waardoor men bij gelegenheden, wanneer alle andere hulpmiddelen vruchteloos en te vergeefs waren, ongelukkige zeelieden, die anderzins aan een apparenten dood waren

(1) Het extract is te vinden in de Bibliotheek van het Ministerie van Marine, terwijl het origineel berust op het Rijks-Archief te 's Gravenhage.

Digitized by Google

geëxponeerd geweest, heeft gered en bij het leven behouden;

dat zeer ervaren zeeofficieren, mitsgaders eenige zeelieden aan de stranden der provincien woonachtig, gedeclareerd hebben het nut en de noodzakelijkheid van zoodanige boot en wagen;

dat op ieder zeedorp in jare 1769 en voor den vervolge twee gequalificeerde, eerlijke en nuchtere personen, gelast zijn om behoorlijk te waken voor het niet plunderen van drenkelingen of het zich toeëigenen van goederen op schepen, die in nood verkeerden, en van goederen, die kwamen aanspoelen, daartoe, behoorlijk gewapend, vooral in den winter, van primo October tot ultimo Maart, bij storm en onweder, en eenige dagen daarna, zich langs het strand, zelfs des nachts zouden begeven, om te ontdekken of er schepen in gevaar mogten zijn;

dat de strandvonders in en na 1769 eerst en vooral zorg moesten dragen, zoo er mogelijkheid was, om met de daartoe geschikte, verstrekte boot en hetgeen verder tot redding dient, de equipage en het volk te redden en voor encouragement, de zoodanigen, die zich tot redding van de equipage van een gestrand schip zouden willen laten emploijeren, eene premie mogten uitloven.

Bij deze resolutie was overgelegd eene teekening der boot en wagen met al het toebehooren, zoo als die in 1769 reeds op Scheveningen, Katwijk en Calantsoog bestonden en na dien jare op meerdere plaatsen op order der Staten van Holland en West-Friesland zijn geplaatst.

Het model der boot is te bezigtigen op de modelkamer van het Departement van Marine te 's Gravenhage, waar het eenige jaren geleden van 's Rijks archief werd overgebragt. Het is het oorspronkelijke model, dat den Staten van Holland en West-Friesland in hunne zitting werd aange-

Digitized by Google

boden. Volgens dat model en naar de teekening was het een sterk vaartuig met zeer platten bodem en weinig oploopenden voor- en achterboeg. Buiten om was een zwaar houten band, doch bestond er geen bijzondere inrigting, door aanwending van kurk, opsluiting van lucht of eenig ander middel, om meerder drijfvermogen te bekomen. Een vast dek tot tegenhouding van instroomend water was niet aanwezig, alleen een voor- en achter-vloeiplank, terwijl tien man roeiden en met een riem werd gestuurd.

De naam van reddingsboot zou dan ook in onze dagen niet aan zulk een vaartuig worden geschonken; toch merken wij met genoegen op bij de lezing der bestaande ordonnantie en het bezigtigen van het model, dat in een vorige eeuw, en voornamelijk in en na 1769, niet alleen aan de zaak der strandvonderij (ik liet deze geheel onbehandeld) maar ook aan de zaak der redding en het verleenen van hulp aan schipbreukelingen werd gedacht. Op ieder stranddorp moesten ook nog de middelen om drenkelingen in het leven te behouden voorhanden zijn. Streng waren de bepalingen in alle opzigten door de Staten van Holland en West-Friesland genomen, toen zij zagen, dat de placaten, eerst door Keizer Karel in Maart 1529, vervolgens door Koning Philips in Mei 1574 geëmaneerd en sedert in de jaren 1606, 1620, 1624, 1626, 1653, 1663, 1674, 1724 en 1739 met weinige verandering gerenouveleerd, niet alleen niet nagekomen, doch als 't ware met voeten werden getreden. Er moest een einde komen aan het mishandelen, plunderen, rooven en het plegen van excessen en onbehoorlijkheden bij het stranden van eenig schip langs Holland's en West-Friesland's kust.

Dat de toenmalige bewindvoerders veel tegenkanting ondervonden van de strandroovers, is natuurlijk: de strandroof was toch een broodwinning voor zoovele kwaad-

Digitized by Google

willigen en nam dan ook later weer meer en meer toe, toen genoemde ordonnantie door het verloop der tijden niet meer van kracht bleef. De dagen, toen de leeraren der stranddorpen den Hemel baden, om vooral de schepen in hunne nabijheid te doen vergaan, schenen op nieuw beleefd te moeten worden. Gelukkig wint de beschaving in onze dagen op dit terrein veld en behooren mishandeling en berooving der schipbreukelingen tegenwoordig tot de hooge zeldzaamheden.

Maar nog meer! Niet slechts enkele onzer gewesten, maar allen zijn in dit opzigt vooruit gegaan, want op bepaalde afstanden langs de geheele zeekust zijn heden, beter dan in voorgaande dagen, de middelen voorhanden om in noodverkeerenden te helpen, en thans niet door bemoeijing van het Bestuur, maar door den invloed der algemeene weldadigheid.

Het is mij niet mogen gelukken de draad verbonden te houden tusschen de jaren 1769 en 1824 gespannen (1). Zij werd gewis verbroken in de dagen van weê en rouw, toen onze onafhankelijkheid werd ten offer gebragt. Zij werd echter weer opgevat en schijnt nu, hoewel niet stevig, toch voor goed gebonden te zijn. Het jaar 1843 was niet alleen een jaar van ondervinding voor onze overzeesche naburen, maar ook voor ons, en wekte niet alleen een HILLARY, maar ook een VAN HOUTEN, een VAN SPREEKENS en een DE BRUIJNE op, terwijl het jaar 1824 hun edele inborst nog meer moest aandoen door het treurige voorval dat te Huisduinen (den Helder) plaats vond. De twee laatstgenoemde mannen traden in onderhandeling met Jhr. H. J. ORT,

(1) Naar het model van H. GREATHEAD zijn in 1806 op de Rijkswerven te Rotterdam en Amsterdam, drie reddingsbooten gebouwd, welke in de dorpen Ter Heide, Calantsoog en op Terschelling geplaatst zijn geworden. Deze zijn vermoedelijk geheel op Gouvernements rekening gemaakt, uitgerust en onderhouden.

Digitized by Google

Joan Hodshon en Abraham Fock, en verspreidde dit edele vijftal den 11 November 1824 eene circulaire met verzoek aan hunne landgenooten om ondersteuning. Die ondersteuning ontvingen zij en de bij hen ingekomen som, hoofdzakelijk uit Amsterdam, bewees dat velen in stad en land hunne pogingen wenschten te schragen. De eerste som van *f* 16879, door te goed gemaakte rente van niet dadelijk gebruikte gelden stijgende tot eene somma van *f* 17070, was zoo niet geheel, echter bijna toereikend om op 14 dorpen, van af Ameland tot Ter Heijde, reddingsmiddelen te plaatsen. De *f* 520, welke ontbraken om alles naar behooren in te rigten, werden door de edele oprigters zelve bijgelegd. De gevestigde inrigting gaf zich den naam van Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij; zij beoogde door het verstrekken van voldoende reddingsmiddelen de strandbewoners, die reeds zoo dikwerf waren toegesneld om natuurgenooten te redden, meer aan te sporen door geruststelling tegen eigen levensgevaar; iets toen ten dage meer dan noodzakelijk, daar bij Huisduinen èn schipbreukeling èn redder beiden den prooi der golven waren geweest.

Kwam reeds herhaalde malen de naam van Willem van Houten voor, die edele man, niet alleen door het reddingswezen, maar ook door zijne kennis en bemoeijingen in den handel bekend, was de oprigter der zuster-vereeniging: de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen, die ook in den jare 1824 haar werkkring is begonnen en de verzorging der kust van af Ter Heijde tot aan Belgie's grondgebied op zich nam (Zuid-Holland en Zeeland).

In enkele werken vindt men de oprigting der Zuid-Hollandsche Maatschappij ten jare 1826, bij sommige in den jare 1823 vermeld, het verslag van 1864, door hare Directeuren uitgegeven, meldt echter duidelijk de vestiging in het

Digitized by Google

najaar van 1824. De medeoprigters met den Heer WILLEM VAN HOUTEN waren de Heeren A. VAN HOBOKEN, F. SMEER, A. M. VINK en J. VEDER, wier namen met niet minder geestdrift als die hunner Amsterdamsche vrienden door den Nederlandschen en vreemden zeeman worden genoemd.

In 1824 bezat dus Noord-Nederland, het Nederland van heden, 2 reddingmaatschappijen, welke sedert onder dezelfde benaming zijn blijven bestaan.

Nemen wij eerst in beschouwing de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, die zoo als ik zeide, oorspronkelijk 14 dorpen van reddingsmiddelen voorzag.

De middelen bestonden bij den aanvang in eene reddingsboot met al haar toebehooren, benevens 12 drijftoestellen of scaphanders voor menschen. Tot instandhouding van het doel rekenden de bestuurders op eene jaarlijksche bijdrage, om daarvan ten eerste het materieel te onderhouden, ten tweede het personeel, dat bij redding verleenen zich opofferde, te beloonen, om van het overschot, de niet gebruikte gelden, langzamerhand een kapitaal te vormen. In 1825 bedroegen de bijdragen al dadelijk de aanzienlijke som van *f* 2314, maar ook de onkosten waren groot, en stonden jaarlijks grooter te worden al naarmate het materieel, naar gelang van mindere of meerdere strandingen, zou verbruikt worden, en het personeel, ook naarmate der voor te vallen ongelukken, moest worden beloond. Het was Bestuurders dan ook eene behoefte op meerdere ondersteuning bij hunne landgenooten aan te dringen, en zij beproefden daartoe driemaal hunne pogingen, welke telkenmale met gewenschten uitslag werden bekroond. In de vergadering van 24 Maart 1825 werden de statuten der Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij vastgesteld en werd bepaald dat zij, die bijdragen gaven, leden der Maatschappij waren; aan haar hoofd zou een Bestuur staan, dat voor de

Digitized by Google

algemeene belangen waakte, terwijl op de werkstations een plaatselijk bestuur zitting zou nemen, belast met de zorgen voor alle plaatselijke belangen, ondergeschikt echter aan het algemeen bestuur.

De eerste van reddingsmiddelen voorziene strandplaatsen waren: Ter Heijde (Loosduinen), Scheveningen, Katwijk aan zee, Noordwijk aan zee, Zandvoort, Wijk aan zee, Egmond aan zee, Petten, Calantsoog, Huisduinen, den Hoorn (op Texel), Vlieland, Terschelling en Nes (op Ameland). Eerstelijk waren de plaatselijke Bestuurders slechts door een persoon vertegenwoordigd, in later jaren (1864), zijn zij naar het Engelsche systeem tot drie en vijf leden per plaats toegenomen; ook maakten de namen der HH. oprigters en mede-oprigters, door sterfgeval als door bedanking, allengs voor die van andere personen in het Bestuur plaats, zoo als voor die van de HH. Valkenier van de Poll, Huidekoper, Portielje, Dedel, Langerhuizen, Roosmale Nepveu, Beels, Rutgers van Rozenburg en J. H. Fock, welke vier laatste Heeren onder voorzitterschap van den Heer Dedel en het secretariaat van den Heer J. H. Fock, heden ten dage nog zitting in het Hoofdbestuur hebben.

Giften en legaten verbeterden allengskens den toestand der Maatschappij. Tien jaren na de oprigting, 30 November 1834, bezat zij een kapitaal van *f* 22506, dat op ultimo November 1844 was geklommen tot *f* 69028, terwijl het in 1849, dus 25 jaar na hare oprigting, *f* 100645 bedroeg. Dit kapitaal was toen belegd in Nederlandsche fondsen, te weten: in 116 aandeelen 4 pct. O. I. leening en 7 certificaten 3 pct. Ned. schuld.

Die vooruitgang was mooi te noemen, te meer nog daar buiten de 14 reeds genoemde plaatsen, nog 3 andere stranddorpen waren voorzien der bepaalde reddingsmiddelen,

Digitized by Google

als: Eijerland (op Texel), Hollum (op Ameland) en Schiermonnikoog; terwijl aan Vlieland en Terschelling ieder eene tweede boot was verschaft.

Onder vrij aanzienlijke legaten en giften komen voor:

f	300	van G. J. Hoppestein te Leiden,	in 1833;
〃	1000	van N. N.,	〃 1835;
〃	300	van IJsbrand Portielje,	〃 1836;
〃	500	van J. Huijdecoper van Maarsseveen,	〃 1837;
〃	1000	van N. N.,	〃 1841;
〃	500	van N. N.,	〃 1843;
〃	500	van D. Portielje,	〃 1843;
〃	1000	van de erfgenamen van Mej. Hoofman te Haarlem,	〃 1846;
〃	500	van H. Winkelman te Amsterdam,	〃 1846;
〃	500	van P. C. G. Poelman te Utrecht,	〃 1846;
〃	400	van de Wed. H. Mangin te Haarlem,	〃 1846;
〃	1000	van N. N.,	〃 1847;
〃	500	van de erfgenamen van Cornelis Cruijs te Amsterdam,	〃 1847;
〃	1000	van Jacob Willinck te Amsterdam,	〃 1847;
〃	1000	van de Wed. J. C. Lensfrinck,	〃 1848.

In 1849 kon de Maatschappij zich verheugen in een genot van *f* 4850 jaarlijksche vaste rente, en, wanneer zij een oversla neemt over de uitgaven in de laatste veertien jaren geschied, houdt zij 'sjaars ruim *f* 1000 over, daar de gemiddelde uitgaven slechts *f* 3800 'sjaarlijks bedragen. Het overzigt, bij haar 25jarig bestaan gegeven, doet echter de Maatschappij, naar mijn bescheiden meening, veel kwaad, en waren er in de jaren 1824 tot en met 1826 geen 60 personen door haar toedoen van een anders wissen dood gered, ik zoude wenschen dat zij eerst in 1827 als weldoenster ware opgetreden, opdat zij eerst in 1852, na de groote gebeurtenissen in Engeland, (jaren 1850 en 1851)

Digitized by Google

hare 25ste jaarlijksche vergadering hadde gehouden. Het ging haar te goed, om het zoo eens uitdrukken, ware het haar minder voordeelig gegaan, welligt had haar bestaan in later jaren nog meer nut, hoe groot dat al genoemd moge worden, aangebragt.

Een Fransch schrijver, sprekende over het Fransche reddingswezen, l'institution centrale de sauvetage, zegt te regt: „Mais pour cette organisation, comme pour faire la guerre, trois choses sont indispensables: de l'argent, de l'argent et encore de l'argent; car non seulement il en faut pour fonder, mais il en faut encore pour entretenir. Or il est fâcheux de le dire, si la charité publique s'allume vite, elle se lasse aussi très aisément, surtout quand elle n'est pas tenue en haleine par des malheurs nouveaux qui l'émeuvent, et nous ne pouvons pas désirer de lui voir éterniser ses secours à pareils prix. Il est donc à craindre que plusieurs de ces sociétés, après avoir débuté d'une manière brillante, faute de ressources ne tombent en dissiétude parce que les subsides pour leur entretien leur manqueront."

In deze regelen ligt een groot deel der geschiedenis van het Nederlandsche reddingswezen na 1846 en 1849 opgesloten, want niet alleen de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, maar ook haar zuster, de Zuid-Hollandsche was in het, mij onverklaarbaar, euvel vervallen, door al te grooten voorspoed te gaan bedanken voor de tot toen genoten jaarlijksche bijdragen.

Blijf ik bij de thans te behandelen inrigting, dan zij het genoeg, dat ik u, geachte lezer! eenige regelen uit het verslag, in 1849 opgemaakt, voorleg, opdat gij een eigen oordeel zoudt kunnen vellen, hierbij u herinnerende aan hetgeen in 1849 te South-Shields gebeurde, waarop, zoo als gij weet, de groote, gelukkige ommekeer in het Britsche reddingswezen is gevolgd. 1824, een jaar voor Engeland

Digitized by Google

en Nederland zoo leerzaam, 1849, dit nogmaals voor beiden.

Ziehier een gedeelte uit het verslag:

„Bij de vele en groote offers, die in onze dagen (1849) overal gevorderd worden, bij de veelvuldige gelegenheden om liefdegaven ten nutte van natuurgenooten op doelmatige wijze aan te wenden, vinden Bestuurderen bezwaar om voortdurend de jaarlijksche bijdragen te blijven innen. Onder hartelijke dankzegging voor de groote weldadigheid ook hunner inrigting bewezen, meenen Bestuurderen dan ook de vrijheid te hebben voor te stellen: 1°. de jaarlijksche bijdragen te doen ophouden, immers zoo lang veranderde omstandigheden geene nieuwe aanvragen weder noodzakelijk zullen maken; 2°. dat zij, die op dit oogenblik leden der Maatschappij zijn, zulks zullen blijven, hoewel zij ophouden jaarlijksche bijdragen te geven; 3°. dat een ieder, die voor ééns minstens *f* 10 aan de Maatschappij zal hebben geschonken, als lid daarvan zal worden aangemerkt.

. . . .

. . . .

„Het ligt intusschen in den aard der zaak, dat ook grootere giften of herhaalde bijdragen met warme erkentelijkheid voortdurend zullen aangenomen worden, ten einde de Maatschappij zoo veel mogelijk tegen de wisselvalligheden des tijds te waarborgen.

„Bestuurderen vleijen zich dat dit voorstel de goedkeuring aller leden zal mogen ondervinden, en achten in deze zaak niet onbescheiden te handelen, indien zij het er voor houden die goedkeuring ontvangen te hebben, wanneer zij voor 1 Maart 1850, geene ernstige en veelvuldige bewijzen van het tegendeel ontvangen.”

Bewijzen van het tegendeel, de reden waarom ligt voor de hand, werden niet gezonden en met 1 Maart 1850 hielden de meeste jaarlijksche bijdragen op.

Digitized by Google

Wat is nu uw oordeel, komt u, geachte lezer! de zaak duidelijk voor? Alvorens uw antwoord te vernemen, wil ik trachten u het gebeurde nader uit te leggen en zal daartoe uwe aandacht vestigen op het verslag der Maatschappij in 1863 en haar aanvraag om ondersteuning, aan onze landgenooten gerigt in Januarij 1864. Van het bestuur van 1849 had in 1864 nog alleen de Heer S. Dedel, toen jongste lid, thans als President zitting. In genoemde aanvraag om ondersteuning zeggen de Bestuurders:

„Sedert 1849 zijn de opvolgende bestuurderen op denzelfden voet voortgegaan; zij bleven zich houden aan de primitive bepalingen en statuten, en zorgden dat op elke zeeplaats geschikte reddingsmiddelen aanwezig waren.

„Verscheidene booten en wagens zijn vernieuwd, bij die vernieuwingen zijn latere uitvindingen in toepassing gebragt, waardoor die doelmatiger ingerigt maar tevens kostbaarder zijn geworden.

„Te Nieuwediep wordt (1864) een nieuw station opgerigt en, door krachtdadige hulp van andere instellingen daartoe in staat gesteld, werden er in 1863 te Egmond, Scheveningen en Petten vuurpijltoestellen geplaatst.

„Uit eigen middelen, uit bijdragen en giften van enkele belangstellenden betaalde de Maatschappij een aanzienlijk bedrag aan premiën (voor gedane reddingen) en voorzag zij in al hare behoeften; zij kan (1864) op denzelfden voet voortgaan mits niet te dikwijls gebeurtenissen plaats vinden, als bij de beruchte Pinksterstormen of bij die van December jongstleden (1863), die de Maatschappij veel geld hebben gekost.

„Het getal geredden bedraagt sedert hare oprigting (1824) 1660 personen en daarvan alleen 102 bij de laatste stormen. (Ik stel hier de vraag: hoevele personen bleven er door niet volmaakten toestand der middelen of door niet aan-

Digitized by Google

wenden of goed gebruik der bestaande middelen ongered?)

„Evenwel (1864) hoort men van verschillende zijden stemmen opgaan: *dat de Maatschappij op meerdere plaatsen vuurpijltoestellen zetten zal; dat zij ook zorgen zal dat er geoefende roeijers voor hare reddingsbooten gevormd worden.*

„Bestuurderen zijn zich deze behoefte sedert geruimen tijd bewust en wenschen dus pogingen aan te wenden om meer bekwame, althans meer geschikte roeijers te vormen, ook om daardoor het mogelijke gevaar te verminderen voor hen, die met de reddingmiddelen moeten omgaan.

„Op onze stranden langs de vaste kust, waar de visscherman in den regel zelfs niet kan roeijen, omdat het geen deel van zijn bedrijf uitmaakt, en waar het zeer veel moeite zal kosten om van de bewoners, meestal landlieden, roeijers te maken, geoefend en ervaren genoeg om bij stormweder door branding heen een wrak aan boord te leggen, is dit eene zaak gemakkelijker gewenscht dan verkregen.

„Bestuurderen ontveinzen zich de moeijelijkheden aan het bereiken van dit doel verbonden niet, zij wenschen het intusschen te beproeven, zij zullen trachten om op iedere zeeplaats eenen bekwamen stuur- of bootsman en een vast korps roeijers uit vrijwilligers gekozen aan te werven en te laten oefenen.

„Maar hiertoe behoeft de Maatschappij *geld*, *veel geld zelfs*, niet alleen tot het eerste doel, maar ook voor vermeerderd materieel dat daardoor verloren of beschadigd zal worden, mitsgaders voor vuurpijltoestellen, waarvan ieder toestel op ongeveer *f* 500 moet worden gerekend." —

Zoo waren de gedachten van het Bestuur in 1864. Het dacht anders, niet waar? in 1849. Erkent het niet de fout door het voormalig bestuur in 1849 begaan? Men kan voortgaan op den weg tot nu bewandeld *mits* dat er geen zware stormen komen; buitendien gevoelt men, dat er aan

Digitized by Google

het personeel veel ontbreekt, men is van hunne onbedrevenheid sedert geruimen tijd bewust; men begrijpt het nut der vuurpijltoestellen, *maar* voor dit alles behoeft men *geld*, *zelfs veel geld*. En in 1849 bedankte men voor geld. — Toen had het Bestuur zich een werkkring gesteld en met een zuinig beheer kon het in staat blijven in den toestand der reddingsmiddelen te voorzien; echter de tijd verandert alles, de werkkring van het Bestuur van 1849 was te eng voor het Bestuur van 1864, hetwelk wijselijk inziet dat meer moet verrigt worden, en daartoe een beroep op de menschlievendheid zijner landgenooten doet.

Ik wensch geen strijd, ik heb gezegd dat mij het besluit in 1849 onverklaarbaar was, dit zij genoeg. Wij allen kunnen dwalen, wij allen kunnen voor eene wijle kortzigtig zijn, en daarom mag geen hard oordeel worden uitgesproken, vooral niet over mannen die door hun toedoen 1660 personen deden redden, waarvan hoevelen? vaders, verzorgers van huisgezinnen waren.

Doch een antwoord op de vraag: hoevele personen bleven er door niet volmaakten toestand der reddingsmiddelen of door niet aanwenden of goed gebruik van bestaande middelen ongered?

Bij de behandeling van het Britsche reddingswezen leerden wij de hoedanigheden eener goede reddingsboot kennen, als voornamelijk: goed roeiboot bij elke weêrsgesteldheid, goed zeilboot, voldoende weêrstand om niet te kunnen omslaan, goed vaart kunnen loopen tegen zware zee, gemakkelijkheid om vlot te geraken en weder opgehaald te worden, slechts geringe ruimte tot opname van water beneden de lijn der doften, voldoende ruimte voor berging van personen, maar voornamelijk de eigenschappen van zelf waterlozend en zelf rigtend, en deze laatste eigenschap vooral geeft het vertrouwen aan de bemanning, die haar leven in geval van nood bij schipbreuk of anderzins in opoffering geeft. Is er vertrouwen in het

Digitized by Google

reddingsmiddel, de reddingsboot, dat wil zeggen, is voor de zich opofferenden het eigen levensgevaar gering — ofschoon nog wel mogelijk, zoo als te Whitby, de Lezards, Scarborough — dan zullen de pogingen om te redden te eerder worden aangewend en zal men zich de ellende of ongemakken door het stormweder aangebragt alligt getroosten.

De mannen die de reddingsboot bemannen, moeten haar kennen in de minste bijzonderheid, in hare kleinste eigenschappen, zij moeten er, zoo als het spreekwoord zegt, mede kunnen lezen en schrijven, mede getrouwd zijn. Behandelen zij haar goed dan zal de reddingsboot ook hen niet bedriegen. Zij en hare bemanning zijn sterk met en door elkander. Daarom deed ik de genoemde vraag, want op dezen oogenblik heeft slechts een der 20 booten van de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, het vermogen van zelf rigten, missen nog enkele zelfs de eigenschap van zelf waterlozen. Het is voorzeker waar, dat de boot, zonder aan de eerste eigenschap zelfrigten te voldoen, toch veel diensten kan verleenen, maar, onze kustlûi, die zich het gewigt dezer eigenschap bewust zijn, merken het ontbreken daarvan aan hunne boot op, het denkbeeld, en niet ten onregte voorwaar, van zelf te kunnen omkomen overmeestert hen in het oogenblik van nood, zij weifelen, zij durven niet, en de redding, die bij vertrouwen op de middelen zeker ware geweest, faalt nu geheel; vele natuurgenooten vonden daardoor hun graf in de golven.

Tusschen de reddingsboot van 1769 en die van 1849 of die van 1867 in ons land is groot onderscheid, aanmerkelijke vooruitgang, maar een vergelijk der hedendaagsche van ons met die der Engelschen naar het model van Beeching of Peake gebouwd, toont een groot verschil ten onzen nadeele aan. Het denkbeeld van onvolmaaktheid der aan de aangrenzende zeedorpen verstrekte

Digitized by Google

reddingsbooten zal weldra nog meer door de bemanners worden gevoed, nu eene volmaakte in Engeland gebouwde boot te Nieuwediep is gestationeerd.

Ik deed welligt beter dit wantrouwen door mijn schrijven niet hooger op te voeren, doch mijn geschrift heeft ten doel licht te verspreiden; waarheid en geen achterhoudendheid is daartoe noodzakelijk, en kan alleen eene algemeene deelname bevorderen in den hoogst gewigtigen, zoo gewenscht volmaakten toestand van het reddingswezen.

Het zelflozen van reddingsbooten werd door de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij in 1850 toegepast, toen zij naar dat denkbeeld eene boot deed bouwen en plaatsen op West-Terschelling naar plannen van den plaatselijk bestuurder den Heer G. S. Rotgans, die er de uitvinder van beweerde te zijn, hetgeen echter minder juist is, doordien dezelfde booten op Bornholm vroeger bekend staan. Van 24 voet lengte, zeer ligt van ijpenhout vervaardigd en van kurk drijfvermogen voorzien, hebben zij echter het nadeel van spoedig te verteren.

Op heden (1867) zijn alle reddingsbooten, behalve die van Scheveningen, Petten, Calantsoog en van de Koog op Texel, zelflozend. In den laatsten tijd werden geene kortere booten dan van 30 voet gebouwd naar een gewijzigd model, doch volgens de teekening van de Royal Lifeboat Institution; naar het gevoelen van deskundigen voldoen deze booten tot nu toe bij uitnemendheid. Het gevaar bij omslaan door niet zelfrigten blijft echter bestaan. Vóór 1850 werd de boot naar Groenlands model, voorzien van het drijfvermogen van Scheerboom, (1)

(1) Op het Ministerie van Marine te 'sGravenhage en op de modelkamer aldaar vindt men buiten de beschrijving en het model eener jol met drijfmiddelen naar A. Scheerboom in 1827, ook nog opgaven omtrent vliegers, reddingsboeijen, communicatiebollen, scaphanders etc. door genoemden heer uitgevonden in den jare 1827 en daaromtrent.

Digitized by Google

(1827) op onze zeedorpen verstrekt. In de laatste tijden hield men zich aan de toepassing van koperen luchtkisten bij de meeste booten, behalve bij die op Terschelling en bij een op Ameland. Na 1864 werden vijf booten geheel verwisseld, waaronder de zelfrigtende boot in het verleden najaar te Nieuwediep geplaatst.

De stem om hulp in 1864 van de Redding-Maatschappij uitgegaan, had het gevolg, dat de jaarlijksche bijdragen voor dat jaar tot eene som van *f* 5530 aan giften klommen, en bovendien werd tot aankoop en uitbreiding van materieel eene som van *f* 16051 aan giften voor eens ontvangen. Daardoor kon de Maatschappij vijf booten van 28—30 voet doen vervaardigen, twee nieuwe bootshuizen doen plaatsen, twee bootswagens verwisselen, alle drijfgordels, ongeveer 200 stuks, naar het Engelsche model doen inrigten en op de verschillende stations verstrekken. Van genoemde *f* 16051 heeft men nu nog over voor een wagen voor Terschelling, waaraan begonnen is, en kan eerlang gedacht worden aan den bouw van eene nieuwe boot voor Scheveningen. Ook worden nog *zeven* stations na 1863, toen drie deze reeds bezaten, van vuurpijltoestellen voorzien, en hadden er driemaandelijksche oefeningen op de verschillende dorpen met 20 reddingsbooten plaats.

De jaarlijksche bijdragen zijn door den dood van enkele personen verminderd, echter verheugt zich de Maatschappij in de deelname van enkele vereenigingen, zoo als van twee Maatschappijen in Amsterdam en eene Schippersvereeniging te Groningen.

Ter beoordeeling van de kosten der Maatschappij, die op het oogenblik een bezit aan rente van circa *f* 5000 's jaars kan opgeven en aan vrijwillige bijdragen mede ongeveer *f* 5000 's jaars ontvangt, geef ik onderstaand kort overzigt:

Digitized by Google

De uitgave eener reddingsboot (niet zelfrigtend) is aan aanmaakkosten	*f* 1200
Een wagen voor de boot. . . .	〃 500 à *f* 600
Een bootshuis.	〃 1000 à 〃 1500
Driemaandelijksche oefeningen, per station *f* 120 'sjaars, dus voor 20 stations	〃 2400
Jaarlijks onderhoud der booten, bootshuizen, wagens en inventaris (20 stations).	〃 1900
In 1864: loonen, kosten bij strandingen.	〃 2859.58[5]
Premien in 1864	〃 233
Een pijlentoestel met 6 pijlen, dopjes, enz.	〃 500
Ieder reddingspijl	〃 8
Ieder reddingslijn	〃 25

De kosten voor uitrusting der boot in riemen, reddinsgboeijen, dreggen, touwen, trossen, enz., zijn hierbij niet genoemd, evenmin als de administratiekosten der Maatschappij; zal eens echter alles voorzien wezen naar de best bestaande middelen, dan komen elk jaar hoofdzakelijk het onderhoud, de loonen, de oefeningen en de premien in rekening, en zal er enkele jaren eene geringe vernieuwing van materieel noodig wezen.

In de voorgaande bladzijden gaf ik de kosten op van een Engelsch reddingsstation bij oprigting, zonder verstrekking van vuurpijltoestellen, en dus ook zonder berekening van jaarlijksch onderhoud en stelde dit geheel op 620 £, *f* 7400 als:

de reddingsboot met geheele uitrusting, waaronder de

reddingsboeijen	£	300
bootswagen	〃	120
bootshuis	〃	200
Totaal . .	£	620

Het onderscheid in prijs ligt natuurlijk in den bouw naar grootte, wijdte en diepte der boot, verder in hare inrigting, voorziening en bestemming, vooral ook wanneer zij voor zeilboot gebruikt moet worden. Waardoor het verschil in de kosten van bootshuis en wagen bestaat is mij niet bekend, echter is dat welligt afhankelijk van eene andere inrigting, of van de duurte der materialen.

De loonen welke de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij aan haar personeel geeft, verschillen betrekkelijk veel met die door de National Life-boat Institution vastgesteld, en hierop moet wel degelijk gelet worden, omdat de geldelijke belooning de hefboom is, die bij het gevoel van menschlievende zelfopoffering bij eene redding krachtig werkt. Niet alleen voor eene gelukte, maar ook voor eene moeitevolle, dikwerf aan meer gevaar onderhevige, doch mislukte redding, moet eene ruime belooning gesteld zijn, terwijl ook de hoognoodige oefeningen goed betaald moeten worden.

Treden wij in vergelijk met het Engelsche reddingswezen, dan loopt het verschil merkbaar in het oog. De bootsman, die 'sjaars 8 £ (*f* 96) in Engeland geniet, heeft bij de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij *f* 60 als vast salaris. Bovendien heeft men in Engeland nog een onderbootsman die 2 £ (*f* 24) 'sjaars geniet. Bij iedere maal afgaan naar een wrak of om op andere wijze menschenlevens te redden, krijgen de bootsman en ieder der bemanning in Engeland 10 sh. (*f* 6) bij dag en 20 sh. (*f* 12) bij nacht, en voor iedere exercitie in kalm water

3 sh. (*f* 1.80), en 5 sh. (*f* 3) in onstuimig water; deze belooningen kunnen verhoogd worden tot 2 £ (*f* 24). Daarentegen geeft de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij bij eene beproeving tot redding *f* 3 tot *f* 10, geregeld naarmate van den tijd daartoe aangewend, genietende bootsman of stuurder eene halve belooning meer, en voor de oefeningen, die 3 uren moeten duren en waarvoor meest ruw weder wordt uitgezocht, van *f* 1 tot *f* 1.50 per persoon, naarmate der gelegenheid en het jaargetijde. Buitengewone premiën worden vaak toegekend, bestaande in een getuigschrift, een bronzen of zilveren medaille.

De vuurpijlrigter heeft bij de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij *f* 15 salaris 's jaars en ontvangt bij verleening van hulp, dus bij aanwending van het vuurpijltoestel, van *f* 2 tot *f* 5 belooning. Mogt hij per eerste worp het schip bereiken, dan ontvangt hij nog eene halve belooning meer.

Het zal mij wel vergeven worden, dat ik de waarde van het geld in Engeland en hier gelijk stel en ook geen koersberekening in aanmerking neem.

Bestuurders der Maatschappij gaven in 1864 den uitdrukkelijken last aan Commissarissen der stations om gepaste spaarzaamheid in acht te nemen. Wie zal niet met mij deze zorgvolle bemoeijing huldigen, doch de spaarzaamheid moet niet leiden tot ondoelmatig of in het geheel niet gebruiken der middelen, waarop de geheele zaak gegrondvest is. Dat de Maatschappij zuinig moet zijn, doordien zij over geen genoegzaam kapitaal kan beschikken, is duidelijk, doch dat dit dikwijls eene verkeerde uitwerking kan hebben, zal evenzeer erkend worden. Bij de laatste stranding te Scheveningen, 19 Nov. 1866, waarbij Commissarissen oordeelden, dat de bemanning der reddingsboot veel moeite deed, ontving de bemanning per persoon als belooning *f* 3, terwijl bij de

Digitized by Google

voorgaande maal, toen zij volgens ooggetuigen veel minder verrigtte, doch in het redden der menschen gelukkig behulpzaam kon zijn, werd aan ieder der bemanning *f* 10 toegekend. Ik zeide reeds vroeger, dat bij mislukte redding de pogingen soms veel eervoller zijn, en zeer wel in het oog houdende den prikkel ontstaande door bij gelukte redding grooter belooning te schenken dan in tegenovergesteld geval, zoo is toch het bewustzijn te sprekend, dat menschelijke krachten door den besten wil bezield, dikwerf kunnen te kort schieten, vooral als zij te strijden hebben tegen de woede der elementen, waarvan de toenemende hevigheid niet immer te schatten valt.

De geldprikkel diene echter niet om het leven der menschlievende bemanning roekeloos in de waagschaal te stellen, voorzeker dan niet als de reddingsmiddelen het eigen levensgevaar niet geheel opheffen.

Door grooter belooning toe te kennen is meer geld noodig, iets niet in de magt der Maatschappij en dus van haar niet te vorderen. De Maatschappij doet wat in haar vermogen is, zij roeit krachtig met de riemen die zij heeft, doch juist die riemen moeten versterkt worden door hulp van buiten.

De uitgaven der Engelsche Life-boat Institution, die geen vuurpijlen- of mortier-toestellen onder haar beheer heeft, waren ruim drie en een half ton voor het afgeloopen jaar 1866. Naar evenredigheid scheelt dit onnoembaar met de uitgaven door ons gezamentlijk reddingswezen gemaakt.

Toen ik mij eenige dagen geleden op strand te Scheveningen in gesprek bevond met enkele personen over het gebeurde op 19 November jl., kwam mij ter oore, dat eenige menschen zich verbeelden, dat de Bestuurders en Commissarissen der Maatschappij een tractement of andere geldelijke belooning voor hunne bemoeijingen genieten; ik acht het daarom noodzakelijk hier te vermelden: dat noch

Digitized by Google

Bestuurders, noch Commissarissen iets voor hunne oneindige moeite ontvangen. Ja! wanneer ik waarheid spreek, dan is ondank veelal hunne belooning.

De Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij heeft hare oprigting te danken aan een DE BRUIJNE en een VAN SPREEKENS: toen in October 1824 het schip *Narwa* bij Huisduinen strandde en Kapitein DE BOER, zijn stuur- en bootsman met zijne redders jammerlijk in de golven omkwamen, wisten deze menschlievende mannen vrienden aan zich aan te sluiten en geld voor den onderstand der nagelaten weduwen en kinderen te verkrijgen; hiermede niet voldaan, trachtten zij ook de zoo menigmaal ter kust voorvallende onheilen te voorkomen of te lenigen, waartoe hunne volijverige en edele pogingen gelukkig door meerdere weldenkenden werden ondersteund. Zij hebben den arbeid begonnen, zij hebben volhard in hun streven en den nakomeling het gezegend werk hunner handen nagelaten, doch niet dan nadat zij het bestuur, de verbetering, de volmaking hadden overgedragen aan anderen die — met gelijken ijver bezield — en even als hunne voorgangers, om niets, zelfs zonder dank, de edele, doch moeite- en zorgvolle taak voortzetten met alle terzijdestelling van eigenbelang.

Mogt dit geschrevene in handen of ter oore komen dergenen, die op 19 November ll. eene blaam op de Maatschappij wilden werpen, vooral tot hen die zeiden: „ik zou mijn leven voor *f* 10 wagen, terwijl de Heeren met den boel strijken." Dit gezegde doelt op de verdiensten der strandvonders, doch de Heeren Bestuurders, Directeuren of Commissarissen van de Redding-Maatschappij hebben niets met de strandvonderij gemeen, integendeel hunne zaak ondervindt van die zijde eerder tegenwerking dan ondersteuning.

Nog iets. Er strandt een schip! Waar is de policie om

Digitized by Google

het Commissarissen bij de beproeving tot redding gemakkelijk te maken, ten minste te zorgen deze zich vrij en onbelemmerd kunnen bewegen? De tijding eener stranding veroorzaakt toch een oogenblik van ontsteltenis, en hoe goed ook alles vooraf beschikt moge zijn, hebben de Commissarissen echter nog voor veel te zorgen, want zijn zij aansprakelijk voor de redding der in nood verkeerenden, zij behooren ook toe te zien, dat er geene ongelukken door het gebruik der reddingsmiddelen plaats hebben. Hun oog moet over alles gaan en dit is vooral moeijelijk, wanneer het plaatselijk bestuur niet genoegzaam orde onder de toegestroomde menigte weet te bewaren. Orde bij zulk eene gelegenheid is reeds, even als bij brand, eene halve redding. Hier te lande kunnen de menschen niet gelast worden hunne paarden te geven ten dienste van de reddingsboot; in Engeland daarentegen worden, zoo noodig, de paarden geprest. In tijden van gevaar mag men niet van het goeddunken, soms zelfs van de schraapzucht van een enkelen bezitter afhankelijk zijn; het is eene tijdelijke onteigening, tegen billijke schadevergoeding, ten algemeenen nutte. Hoe dikwerf wij ons ook mogen verheugen in de prijzenswaardige opofferingen van zoo menig weldenkend mensch, helaas! te veelvuldig komt nog het slechte karakter van enkele personen te voorschijn; gelukkig, als dan het gezag zich weet te doen gelden, en behoedt dat de goede naam der edeldenkenden worde bezoedeld door het verachtelijk, lage gedrag dier weinige nietswaardigen. In de laatste dagen, bij de stranding van het Amerikaansche koopvaardijschip *Addisson* op de Noorder-Haaks, was het Nieuwediep nog getuige van grove wanordelijkheden.

Ook een woord tot de Maatschappij zelve:

Ik acht de diensten door verschillende Commissarissen op hunne stations bewezen hoog, ik ben bewust zij tot de reddingszaak veel hebben bijgedragen, doch buiten de wel-

Digitized by Google

meenende hoogschatting heerscht bij mij het gevoelen, dat de rijks- of stadsbetrekking door sommigen bekleed, niet volledig in overeenstemming is te brengen met hetgeen, vooral in oogenblikken van onmiddellijke hulp, zoo als bij schipbreuk, van hen gevorderd wordt.

Wie zal niet den Burgemeester van een dorp verwachten bij de plaats der stranding? Hij is daar hoog noodig voor de handhaving der orde en kan de eendragt op de ongelukkige plek zeer bevorderlijk zijn. Wil hij goed voor de orde zorgen, dan kan hij geen voldoend nut doen bij het aanbrengen en toetuigen der reddingsboot of het bedienen van mortier- en vuurpijltoestel.

De havenmeester van eene plaats, bij voorbeeld te Nieuwediep, door zijne betrekking, vooral bij stormweder, wanneer het veelmalen gebeurt dat schepen van hunne trossen en kettingen slaan, aan de havendienst verbonden, zal zich niet ver van zijn post kunnen verwijderen.

De Vice-Admiraal, Directeur en Kommandant, buiten zijn te hoogen rang en daardoor gevorderden ouderdom, is niet de man, die als zeer geschikt voor het plotseling in beweging stellen der noodige reddingsmiddelen zal aangemerkt worden; trouwens bij stormweder behoort ook hij niet ver van zijn kommandement.

Een predikant, een notaris, ik kan het niet ontveinzen, zijn geene mannen op het terrein der schipbreuk op hunne plaats. Zij kunnen het reddingswezen overigens veel nut doen; doch men verlangt in geval van schipbreuk, dat de Commissie, hetzij geheel of gedeeltelijk, tegenwoordig zij, en beslisse welke reddingsmiddelen het eerst of alleen zullen worden aangewend. Dit kan men van hen niet verwachten, zij missen de noodige ervaring en zijn daardoor buiten staat doeltreffende maatregelen te nemen, trouwens niemand zal een predikant of een notaris kwalijk

Digitized by Google

nemen, dat hij niet met een reddingsboot weet om te gaan of niet weet aan te geven, wanneer met meer voordeel van den vuurpijltoestel kan worden gebruik gemaakt.

Ik ontken het nut van meer dan een persoon voor de verschillende plaatselijke Commissiën niet, vooral niet wanneer zij door hun invloed op de plaats hunner inwoning het doel der reddingszaak kunnen bevorderen; doch bij direct, krachtdadig optreden in geval van nood, dan beschouw ik het opperbestuur van één persoon dikwerf oneindig meer afdoende, dan de gezamenlijke, meest niet overeenstemmende bevelen naar gedachten van meerderen, al zijn deze ieder afzonderlijk geleerder of wijzer.

De Commissie voor Huisduinen en Nieuwediep is zamengesteld als volgt: Z. Exc. de Vice-Admiraal, Kommandant der Marine, de Havenmeester te Nieuwediep, de Inspecteur van het Loodswezen te Nieuwediep, een koopman aan den Helder en de Burgemeester van den Helder; te Calantsoog bestaat zij uit den Burgemeester, een notaris en een grondeigenaar.

Ik geef geene namen der personen, die genoemde betrekkingen bekleeden, het is mij niet het minste te doen om de achtbare mannen in hun persoonlijk gevoel te kwetsen, doch acht de vermelding der zamenstelling alleen noodig, om te toonen, dat mijne redenering op daadwerkelijkheid is gegrond. Bij eene schipbreuk te Huisduinen, zoo verre van het Nieuwediep verwijderd, zullen alleen de Burgemeester en de Heer X., koopman aan den Helder, oogenblikkelijk aanwezig kunnen zijn, terwijl de drie te Nieuwediep wonende Commissarissen welligt in het geheel niet kunnen komen. Let men verder op het gebeurde bij de redding der bemanning van het zoo onlangs verongelukte Amerikaansche schip, dan zal men mij wel toestemmen, dat de Burgemeester, strandvonder tevens, betere diensten

Digitized by Google

kan en moet verrigten, zoodat alsdan de Heer X. voornoemd alleen overblijft. De woning van den Havenmeester te Nieuwediep is een goed half uur gaans verwijderd van het stadhuis te Helder. Toen ik adelborst was in het jaar 1855, werd ik op een morgen van boord gezonden (het schip lag voor de kazerne) om een brand te gaan opnemen, die in den vroegen morgen was uitgebroken bij een bakker aan het einde van den Helder; ik moest *terstond* antwoord brengen, of de scheepsbrandspuit *ook noodig was*. Ik liep in waarheid hard, doch bleef over het uur uit en de brand was geëindigd, het huis lag ten gronde. De brandspuit zou — men lette wel op — nog een half uur werk hebben gehad!

Huldigen wij de bepaling in art. 1 der statuten, dat een lid der Commissie van Plaatselijk Bestuur, zoo mogelijk een zeeman of oud-zeeman moet wezen, dan ligt voor de hand, dat die zeeman in de oogenblikken wanneer zijn practische kennis alleen uitspraak doet, als eerste op de plaats des onheils moet staan. En zou het met 't oog hierop niet hoogst nuttig zijn wanneer, niet alleen bij oefening maar ook in het bange uur van redding, de zeeman-commissaris zelf nu en dan het roer der reddingsboot aanvatte of een enkele maal toonde dit te kunnen en te durven? Mijns inziens zou zulks ontzaggelijke aandrift geven, en meer dan woorden werken; het voorbeeld van den bestuurder is in zulk een oogenblik van oneindige waarde. Dat dit in Engeland meermalen gebeurt, kan men bij herhaling lezen in de verslagen der Royal Life-boat Institution; daar heeft in elke plaatselijke Commissie de kommandant der plaatselijke of nabijzijnde Coast-guards zitting; en hoevele malen heeft de Institution geen medaille of getuigschrift aan zelfopofferende kommandanten gegeven? Ging niet een captain WARD, als Inspecteur der Life-boats, zelf bij hevig weder in

de Ramsgate's life-boat? Verdronken niet door hunne edele bemoeijingen een Lord BEAUCLERCK, een WILLIAM TINDALL, een JOHN ILES?

De voorbeelden hier opgenoemd, bij den volmaakten toestand der reddingsboot eerder te begrijpen, bewijzen, dat vooral getracht moet worden, die mannen voor beheer te zoeken, die door hunne betrekking daartoe gereeder zouden kunnen overgaan. Zij die hun leven opofferen, zien wel degelijk naar de personen die hen bevelen; overtuigd dat deze zelve het opgedragen werk zouden kunnen verrigten, er ten minste de waarde grondig van kunnen beoordeelen, zijn zij veel rapper in het nemen van het gewenschte kloek en edel besluit. Een man, die vertrouwen weet in te boezemen, weegt in oogenblikken van gevaar meer dan goud. Wat geschiedde op 17 Januarij jl. te Gravelines (Fransche kust)? 's Morgens om 8 uur met een hevigen N. en NNO. storm geraken na elkander 3 schepen op strand. De reddingsboot wordt aangebragt en de bootsman LE PRÊTRE neemt met 5 wakkere mannen terstond zijne plaats; 6 mannen blijven nog ontbreken; doch de edele taal van LE PRÊTRE en het vertrouwen, dat hij inboezemt, doen ook deze spoedig opdagen. De boot zet af, door de zaâmgestroomde menigte met angstige blikken achtervolgd; binnen weinigen tijd keert zij met 8 geredden terug; daarop steekt zij andermaal af en weder komt zij terug met 7 man van het tweede wrak. Door koude en ongemak overmeesterd, vallen twee van de bemanning der reddingsboot van zich zelven en worden weggedragen. De bemanning weifelt. LE PRÊTRE staat op en zich wendende naar het derde in nood verkeerende schip, uit hij deze schoone woorden: „Allons garçons! laisserons nous périr ces frères, qui comptent sur nous et nous supplient. Puisque Dieu est avec nous et avec notre bonne embarcation, marchons!" LE PRÊTRE had genoeg gezegd, de twee opene plaatsen wor-

Digitized by Google

den terstond bezet, de bemanning herneemt moed, en na *drie uren* worstelens tegen de woedende elementen, komen ook de 7 man der Zweedsche goëlette aan wal. Het was 1 u. 20 m. van den middag geworden, het volk der boot had geen krachten meer, nadat zij 22 natuurgenooten had gered, om de reddingsboot op hare plaats te brengen. Den volgenden morgen deed zij het onder begeleiding eener jubelende menigte!

Bij de redding der Fransche brik *les Trois Soeurs*, twee dagen te voren, was de door Koningin VICTORIA aan de stad Calais geschonken reddingsboot omgeslagen, en hadden een 7tal Engelschen, buiten de verongelukten van den gestranden bodem, hun leven verloren. Deze reddingsboot was door een Franschman gebouwd, niet zelfrigtend, en dus een voorbeeld te meer bij dat van Shields. — Treurig is het dat de vorstelijke gift door Brittanje's Koningin aan den nabuur gedaan, het leven moest ontnemen aan 7 harer onderdanen, die door nationalen trots overprikkeld, geen acht gaven op de waarschuwing der inwoners van de plaats, maar hun leven waagden tot hulp van denzelfden nabuur, zonder zelfs met de vereischte middelen te zijn toegerust.

Ziedaar twee voorvallen, welke treffend aantoonen wat het voorbeeld vermag en hoe noodzakelijk het is goede reddingsbooten te bezitten. Men moet met LE PRÊTRE kunnen zeggen: „Puisque Dieu est avec nous et avec notre bonne embarcation!" Vertrouwen op God, doch naast God op de boot!

Op het voorgaande terugkomende zoude ik dus wenschen dat de Commissarissen onderling zooveel mogelijk hun te verrigten arbeid naar ieders krachten en lust verdeelden, dan konden zij, die door hun invloed op het publiek werken, zij die door hunne administratieve bekwaamheden der zaak nut willen bijbrengen, en ook zij die als technische en practische personen zijn bekend, allen in hun werkkring vrijer en beter optreden.

Dit acht ik noodig, zal mijne hoop op herlevendi-

Digitized by Google

ging en bestendiging der bestaande maatschappijen niet worden teleurgesteld, en deze overtuiging doet mij ook de vrijheid nemen mijne gedachten onbewimpeld hier neder te stellen. Dezelfde gedachte zal bij het Hoofdbestuur ook wel zijn opgekomen, doch de keus of liever het vinden van personen voor eene menschlievende zaak is zeer moeijelijk. Misschien ga ik ook te ver in mijn oordeel en zijn er onder de Commissarissen, die nooit verhinderd zijn tijdens het uur van gevaar en aan wie — ook zonder dat men het vermoedt— de uitvoering beter is toevertrouwd, dan aan menig ander, die door uiterlijk of naam daarvoor zou worden aangewezen. Men vindt zich in het rekenen op menschen dikwijls teleurgesteld, doch ook dikwijls verrast, vooral wanneer men bij hen de kennis van het verrigte niet had verwacht. Ik pas onder het schrijven dezer denkwijze op mij zelven het gezegde toe: „de beste stuurlui staan aan wal!” Toch geloof ik, dat er iets waars in mijn beweren ligt.

Het Bestuur der Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij verklaart openlijk de oogen niet te willen sluiten voor al het gebrekkige, dat de door haar bestuurde Maatschappij aankleeft, en ieder die opregt wenscht te oordeelen, zal met mij instemmen dat, bij gevoel van noodzakelijkheid en na overweging der krachten, het steeds, vooral na 1864, heeft getracht aan de stemmen, van verschillende zijden opgegaan, het oor te leenen en deze naar omstandigheid te volgen.

Bepalingen en volgregelen voor de commissiën, naar Engelsch voorbeeld zaâmgesteld en naar beginsel gevormd, werden verstrekt, onder regt van wijziging; voorschriften voor den bootsman en voor den vuurpijlrigter werden herzien en in druk gegeven, waarin voor den laatste het gebruik van den vuurpijlstoestel duidelijk verklaard werd; in overeenstemming met andere natiën werden seinen vastgesteld, welke op het strand met de schipbreuklijdenden zouden ge-

Digitized by Google

wisseld worden; de practische wenken voor zeelieden om vaartuigen in branding en holle zee te besturen en hoe te handelen, wanneer met stormweder de reddingsboot op sleeptouw wordt genomen, door den Heer Luit. t./z. Sluiterman van Loo naar het Engelsche voorschrift van de Royal Lifeboat Institution bewerkt, werden door het Bestuur in massa op hunne stations verspreid, waarbij tevens werd gevoegd naar Engelsch voorbeeld eene handleiding om drenkelingen in het leven te behouden.

Dit alles en het beschrevene op voorgaande bladzijden doet zien dat de Maatschappij, naar de middelen die zij heeft, met vasten tred voortgaat, en het voorbijstreven door naburige gewesten alzoo niet aan haar, maar aan de niet deelneming van zoo menig landgenoot zal te wijten zijn.

Ons reddingswezen, al oordeelen wij alleen naar de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, staat op een redelijken voet, maar juist deze wijze van staan is de vooruitgang, de verbetering in den weg, daarom — niet genoeg nog herhaald — dat het verkrijgen van goeden uitslag èn afhankelijk is van het materieel, dat bij ons, omdat het te veel geld kost, niet op de hoogte is des tijds, dus onvolkomen, zelfs gevaarlijk — èn afhankelijk van het personeel, aan de vorming en bekwaming waarvan voortdurend veel moeite en veel geld moet besteed worden.

Ik beloofde op dit laatste terug te komen, en versterkte reeds het bewustzijn door de aanhaling uit het verslag en de oproeping van Bestuurders in 1864. Mijne onderzoekingen op veel plaatsen hebben mijn oordeel gevestigd: dat op de meeste stranddorpen slechts enkele personen gevonden worden, die met een sloep of boot weten om te gaan. Zal men de onbekwamen daarin kunnen leeren? Ja, met oefening, veel oefening, waar weder geld, veel geld toe noodig is, daar elke oefening ongeveer *f* 30 kost.

Digitized by Google

Ook met den pijltoestel oefening, herhaalde oefening van den daartoe bestemden persoon.

In Engeland is door de Board of Trade voorgeschreven: „dat de Inspecteur der kustwacht aansprakelijk is voor de hoedanigheid van den vuurpijl- en mortiertoestel van zijn district. Ten einde die toestel in goede orde kunne worden gebragt en gehouden, zal de Inspecteur ten minste éénmaal in de drie maanden zorgen, dat alles, daartoe behoorende, in zijne tegenwoordigheid zorgvuldig worde onderzocht en zoo mogelijk beproefd. Wordt de toestel niet beproefd, dan zullen toch de lijnen enz. bij elke inspectie onderzocht moeten worden. Een of twee vuurpijlen en niet meer dan vier schoten mogen afgeschoten worden, als de Inspecteur meent dat zulks noodig is.

. . . .

. . . .

„Dewijl de gunstige uitkomst van het gebruik der verschillende toestellen voor een groot gedeelte afhangt van de vlugheid, waarmede zij in werking worden gebragt en ook van de juistheid van het eerste schot, zal de Inspecteur zich volkomen bekend maken met het gebruik en de toepassing van de deelen en zorgen, dat tevens allen, die onder zijne bevelen staan, daarmede volkomen bekend zijn. Practische oefeningen kunnen zeer gepast gehouden worden langs de kust of op een veld, en men kan dan zien enz.”

Practische oefeningen en beproeven om de drie maanden kosten *ook* geld. Elke vuurpijl heeft *f* 8 waarde, doch zoo bij vernieuwing de huls nog kan gebruikt worden beloopen de uitgaven ongeveer de helft; verder het gebruik van den toestel, der lijnen, de belooning voor den man enz. enz. Het was daarom te begrijpen, dat de Maatschappij niet genoegzaam kon voorzien in de aanvulling der *zes* vuurpijlen, voor elk der tien stations verstrekt. Thans is het getal van *zes*

Digitized by Google

op *twaalf* gebragt per station. In Engeland worden er *achttien* verstrekt, welk getal steeds voorhanden moet wezen, terwijl de groote aanvulling van alle benoodigdheden in de maand Augustus geschiedt. Ieder Inspecteur is verantwoordelijk voor genoegzamen voorraad van vuurpijlen en voor den goeden toestand der lijnen.

Zijne Excellentie, de Minister van Binnenlandsche Zaken zegt in zijne Memorie van beantwoording, dat het bederf der vuurpijlen de reden is der geringe verstrekking, ik moet deze bewering echter tegenspreken, daar alleen gemis aan geld de ware oorzaak is, dat op elk station sedert 1863 slechts *zes* en te Scheveningen den 19 November 1866 slechts *vier* vuurpijlen voorhanden waren.

Het Fransche tijdschrift *Annales de Sauvetage*, voert aan: „En Angleterre les gardes côtes réunis par brigades nombreuses, ont des casernes multipliées et spaçieuses où peuvent être practiqués des réduits *bien secs pour y déposer les fusées.*" Wanneer de ruimte groot genoeg is, kunnen ten minste 18 vuurpijlen in koperen kisten zeer gemakkelijk bewaard blijven.

Dat de maatschappijen bij ons, als zelve zedelijk verantwoordelijk voor de edele verpligting die zij op zich namen, geene ondersteuning van gouvernementswege verlangen, verklaar ik daardoor omdat een verhaal op het Gouvernement altijd moeijelijk is; maar, kon het zijn dat het Gouvernement op vrijgevige en vrijzinnige wijze, bij voorbeeld de vuurpijlen, welke thans naar vinding van den 1sten Luitenant Bergansius op het pyrotechnische laboratorium te Delft vervaardigd en tegen betaling aan de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij worden verstrekt, kosteloos en steeds naar vereischte hoeveelheid gaf; kon het zijn, dat een officier der Artillerie of een der Marine, op en nabij de plaatsen waar vuurpijltoestellen staan, de keuring dier

Digitized by Google

toestellen en der vuurpijlen, alsook de leiding der oefeningen op zich nam, dan houd ik mij verzekerd, dat de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij hare opregt gemeende hulde en dank zou betuigen zoowel aan het Gouvernement als aan de officieren. Ik vermeen beter ingelicht te zijn en durf te verklaren dat de ondersteuning van het Gouvernement in het geheel niet geweigerd zou worden, zelfs aangenaam zou wezen. Kan de Maatschappij er geheel buiten, door bijzondere medewerking van vele vaderlanders, des te aangenamer, des te beter. Echter er is onderscheid in de wijze waarop hulp of ondersteuning verleend wordt, en wanneer ons Gouvernement daartoe mogt besluiten, dan is het wenschelijk dat zulks geschiede op de wijze zoo als in Engeland en in Frankrijk, in Amerika en elders, waar geen bepaalde inmenging maar loijale tegemoetkoming plaats heeft. In het eerstgenoemde land zagen wij de Admiraliteit te Woolwich Dockyard de best geoordeelde verbeteringen aanbrengen aan het model der door BEECHING uitgevonden reddingsboot; wij zagen deze volmaakte reddingsboot van gouvernementswege ten geschenke aanbieden aan den Hertog van Northumberland als belooning voor diens liefdadigheid en moeite; wij zagen een aanzienlijke som gelds toekennen door het Parlement aan den uitvinder GREATHEAD; wij zagen het Gouvernement (the Board of Trade) voor eigene reddingsmiddelen, als vuurpijl- en mortiertoestellen zorgen; wij zagen de gouvernementele verstrekking van reddingsbooten aan de Coast-guards, het toestaan dat de Coast-guards op de reddingsbooten der National Life-boat Institution werden gebruikt; wij zagen de jaarlijksche geldelijke verstrekking aan de genoemde Maatschappij; wij zagen de zorg voor redding van schipbreukelingen in de koloniën; wij zagen... enz. enz., hoeveel zouden wij nog kunnen opnoemen, wanneer wij herinnerden aan de vluchthavens, de verlichting, betonning en

Digitized by Google

bebakening, als voorzorg tegen schipbreuk, en aan de zorg, die het Gouvernement aan de toerusting van zijne oorlogschepen besteedt.

In Frankrijk werden laatstleden jaar van Gouvernementswege uitgebreide proeven genomen in het kamp van Châlons met de vuurpijltoestellen, porte-amarres van DELVIGNE; werden 80 mortieren aan de Société centrale de Sauvetage ten geschenke gegeven bij nog zoovele donderbussen, caronades en 4ponders om in te rigten tot het werpen van projectielen met lijnen, en geeft de Minister van Oorlog kruid en slaghoedjes voor deze werptoestellen. In Amerika, ik las dit op verscheidene plaatsen, trekt het Congres zich de zaak der redding van schipbreukelingen aan, en zoo zoude ik nog Portugal, Denemarken, met zijn reddingswezen van den Staat, en andere landen kunnen bijbrengen.

In vroeger dagen gaven de Bewindvoerders in onze gewesten ook blijk van buitengewone deelneming in het lot der scheepvarenden, letten wij slechts op hunne doelmatige bepalingen voor de kusten van Holland en West-Friesland in 1769; later in en omtrent 1827, toen onze vervallen zeemagt weder eenigzins begon te herleven, werd de zorg van een Minister voor de Marine en de Koloniën gewijd aan de voorziening der schepen en vaartuigen van oorlog van reddingsmiddelen, als van reddingsbooten, goede reddingsboeijen, vliegers en drijfballonnen, enz., echter begon toen reeds het geld zijn moordenden invloed te doen gevoelen, daar langzamerhand de meeste reddingsmiddelen verdwenen, geen nieuwe meer werden verstrekt, zelfs uitvindingen van verdienstelijke landgenooten geen ondersteuning genoten (1).

---

(1) Sedert het jaar 1865 worden de groote oorlogschepen met eene reddingsboot naar het systeem van LAMB en WHITE uitgerust. Er zijn van deze booten 2 soorten, n°. 1 lang 9.22 el, en n°. 2 lang 8.28 el.

Digitized by Google

Het is niet alleen de zorg om schipbreukelingen te redden, men moet ook trachten de schipbreuken zooveel mogelijk te voorkomen, en ziedaar een groot veld voor de Regering, wachtende op betere beploeging. Kwamen er in Engeland stemmen van de Goodwin-Sands, van de Ridge, van Holy-Head, van Bude-Haven, bij ons kwamen stemmen van de Hinderbanken, lang nog nadat door onze naburen de stem van de Scilley's was gehoord en beantwoord; tot ons komen nog steeds stemmen uit de bezittingen, waar de volmaking nog zooveel te wenschen overlaat, waar nog zulk een groot terrein voor hydrographische opname openligt, waaraan betrekkelijk zeer weinig wordt verrigt, waaraan de behoefte reeds jaren wordt gevoeld, doch waarvan de stemmen om in te voorzien ook telkens worden gesmoord. Zij, die met den buitenpost Riouw, zoo digt bij het Engelsche Singapore, bekend zijn, herinneren zich de slechte bebakening van het Panrif, der Pasop en Malang-Orang en de prachtige verlichting en bebakening bij en rondom Singapore-eiland. Op het Panrif, waarop den 24 November 1864, sedert ruim drie maanden, twee der vier bakens ontbraken, werd door het Fransche stoomschip *Hydaspe* voor langen tijd een ver te zien baken opgerigt. Dit schip toch geraakte op klaar lichten dag op de oostzijde van het rif en zonk binnen vier dagen. Gelukkig, dat Nederlandsche oorlogschepen den slechten dunk, die te regt bij den vreemdeling opkwam, eenigzins konden uitwisschen, door ten minste een groot gedeelte der lading en 49 der 60 aan boord zijnde manschappen te redden. De 11 overigen waren door Engelsche oorlogsvaartuigen gered. Onder de geschenken, welke het oorlogschip *Apeldoorn* van den Franschen kommandant, Lieutenant de vaisseau ARMSTRONG, ontving, waren drie reddingsboeijen, die, als van hoogere waarde dan de eenige in het schip's bezit, menig vriendelijken toelach genoten; zij wer-

Digitized by Google

den dan ook op geschikte plaats op dek voor de hand gehouden.

Doch laat mij op het verlaten gebied terugkomen en tot slot van het eerste gedeelte van ons reddingswezen, het ongeval te Scheveningen kortelings bespreken. Ik heb, het spreekt van zelf, in mijn onderzoek deze plaats niet vergeten en bezag de reddingsboot, welke enkele jaren geleden door den Heer P. Varkevisser is gebouwd. Mij voegende aan de zijde van den Heer A. E. Maas, beschouw ook ik de boot stevig, doch ondoelmatig. Of zij lek was, zoo als sommigen beweerden, kon ik moeijelijk nagaan, de boot stond, om meer naar de kom der gemeente geplaatst te worden, buiten haar huis, aan het afbreken waarvan men reeds was begonnen. Zij is een der weinige booten langs de kust, die het instroomende water niet kunnen lozen en even als haar achttien zusters niet zelfrigtend. Dit laatste euvel, reeds vaak besproken, heeft echter op den 19 November jl. minder kwaad gedaan dan het eerste, het niet waterlozen. Vóór de boot in zee gaat laat de bootsman eenig water loopen in het daarvoor bestemde gedeelte ter verzekering der stabiliteit; hij slaat daarna de drie proppen goed digt, zoodat het water niet meer in en uit de gaten kan loopen. Bij het te water brengen en onder het roeijen komt van alle zijden het water der branding over, dat nergens een uitweg heeft, en niet alleen de bemanning spoedig hinderlijk wordt, maar bovendien aan de boot te veel diepgang geeft. Drijfvermogen heeft zij genoeg door haar luchtkasten in de zijden en haar kurken ballast op den bodem. Tien riemen kunnen haar bewegen, terwijl zij met een roer wordt bestuurd. Het model is Groenland's. Men kan zeggen: het is eene goede sloep, doch geen reddingsboot; daarom ben ik blijde de verzekering te kunnen geven, dat er reeds aan den bouw eener nieuwe boot wordt gedacht en spoedig zal zijn begonnen.

Digitized by Google

Welligt zal de Maatschappij in staat worden gesteld deze naar de beste vormen en inrigting te kunnen laten vervaardigen.

Hadde men een goede boot gehad, was dan de redding mogelijk geweest? Deze vraag valt moeijelijk te beantwoorden door iemand, die niet bij de stranding tegenwoordig was. Van een der mannen, die in de sloep gezeten hebben, hoorde ik dat, wanneer allen zoo goed waren geweest als hij en een paar anderen, er meer zou gedaan zijn, doch dat de meesten niet roeijen konden; van een tweeden persoon hoorde ik — doch deze erkende de ondoelmatigheid der boot — dat hij blijde geweest was dat de eerste pijl, die op een paar ellen van het schip in het water viel, niet had getroffen, want dat er anders door de drift der bemanners ongelukken waren voorgevallen; door een derde, die ook de boot afkeurde, vernam ik dat het bij geen mogelijkheid te doen ware geweest, hoe ook, om bij het schip te komen; van een vierde ..... enz.

Wij staan hier tusschen bepaalde onvolmaaktheid der boot en ongeoefendheid der bemanning. Wien de schuld? Aan ons allen, die geen deelneming in de menschlievende reddingszaak bewijzen, vooral aan hen, en weder zonder ik mij zelven niet uit, die door hun beroep het eerst op de rijen der opoffering in geld of in ligchaam moeten voorkomen.

Zeevarenden vooral moeten bewust zijn en doordrongen van het hooge nut, het oneindige voordeel van geschikte reddingsmiddelen. Zij dienen het voorbeeld te geven aan zoovelen, die, hoewel ook hun levensonderhoud uit of over de zee ontvangende, toch niet zoo doortrokken zijn van het gevoel hunner verschuldigde dankbaarheid, omdat zij de moeite, de ontberingen, de gevaren niet kennen, welke voor hen door de zeelieden worden geleden. De zeelieden, zij ontvangen daar hunne belooning voor naar waarde hunner verrigtingen, het is hun werkkring, waar-

Digitized by Google

voor zij behooren te leven! Maar hoeveel hun ook worde toegemeten, hunne vele ontberingen kunnen nooit worden betaald, evenmin als het gevaar waaraan hun leven steeds is blootgesteld. Doch de gewoonte doet alles; het weinige genot, in een tegenwoordig ondervonden, doet den meesten een onaangenaam verleden vergeten.

De goede bewaring en verzorging van ons leven is ons eene heilige pligt; worden alzoo de middelen, door het verstand onder ons bereik gekomen, in de eerste plaats tot behoud van ons eigen leven aangewend, ons gevoel zegt ons ook, dat het leven van anderen ons dierbaar moet wezen en wij evenzeer tot het behoud daarvan moeten medewerken. Gaan wij zeelieden daarin voor, andere landgenooten zullen volgen, want de penning door ons zoo dikwerf geofferd op het altaar der liefdadigheid, heeft immer ruime bijdragen van anderen uitgelokt (1).

Laat ons thans overgaan tot de beschouwing van de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen, door den waardigen Willem van Houten in het leven geroepen, en den 20 November 1824 te Rotterdam gevestigd. Zoo als hiervoor op bladzijde 49 is gezegd, verschillen de weinige geschriften, welke over deze Maatschappij handelen, schier allen in den datum van hare oprigting; volgens de bescheiden tot mij gekomen, zou de Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij negen dagen vroeger (11 November) dan de Zuid-Hollandsche, te

(1) Als een schoon voorbeeld van weldadigheid mag hier worden aangehaald, dat de bemanningen der oorlogschepen te Vlissingen voor den watersnood in 1861 een maand tractement wilden schenken.

Digitized by Google

Amsterdam zijn gesticht; volgens mij gedane mondelinge mededeeling zou integendeel de Zuid-Hollandsche hare zuster vijf dagen in oprigting zijn voor geweest; wat hiervan zij, durf ik niet beslissen. Ik wil hier alleen opmerken, dat eene goede daad, al had zij eene menschlievende strekking, in eene der beide groote koopsteden verrigt, spoedig — men vergeve mij de uitdrukking — de ijverzucht der andere koopstad moest opwekken. IJverzucht? Helaas! ja, want bepaalde overeenstemming heeft, het spijt mij zulks te moeten verklaren, nimmer tusschen de beide instellingen bestaan.

Het doel der Zuid-Hollandsche Maatschappij is uitsluitend philantropisch, in den geest van zuivere menschenliefde, om schipbreukelingen te redden en de edele redders roemrijk te beloonen.

Er werden, even als door de Bestuurderen der Zustervereeniging te Amsterdam, circulaires in de provinciën Zeeland en Zuid-Holland rondgezonden, en bemiddelde menschen beleefdelijk uitgenoodigd het hunne bij te dragen, ten einde de Maatschappij tot stand te brengen en haar voortaan te blijven onderhouden. Deze uitnoodiging werd door velen met belangrijke giften in eens of jaarlijks beantwoord, zoodat deze poging uitmuntende vruchten opleverde en ook algemeen met welgevallen is ontvangen. Het schijnt, dat de circulaires door de Directeuren der Maatschappij niet verder dan in de twee genoemde provinciën werden verspreid, en hoewel het Bestuur der Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij eene circulaire in meer algemeenen zin tot zijne landgenooten rigtte, komt het mij voor, dat ook deze meer bepaaldelijk in de provinciën Zuid- en Noord-Holland, Friesland en Groningen is rondgegaan. Ook latere aanvragen om ondersteuning door de Zuid-Hollandsche Maatschappij gedaan, toonen klaarblijkelijk aan, dat ook toen haar streven niet verder ging, daar de aanvraag van

Digitized by Google

October 1855 voornamelijk was gerigt aan HH. Scheepsreeders en Assuradeurs en verder aan zoodanige handelaren of personen, die in de veiligheid der scheepvaart belang stelden, bewoners van de groote en kleine steden van het zuidelijk gedeelte van Zuid-Holland en van Zeeland. Het verzoek om hulp, in 1864 gedaan, was nagenoeg van gelijken omvang, doch daarmede ondervonden de Directeuren groote teleurstelling, want terzelfder tijd had ook de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij eene circulaire verspreid, welke in 's Gravenhage veel meer bijval vond, dan die uit Rotterdam gezonden.

Echter kwam men bij de Zuid-Hollandsche Maatschappij reeds jaren geleden (Junij 1831) op het zeer practisch denkbeeld, namelijk, dat, door eene vrijwillige belasting van 1 cent per ton, van de inkomende schepen te heffen, eene vrij aanzienlijke bijdrage 's jaars zou ontstaan. Directeuren deden daartoe het voorstel aan HH. Scheepsreeders en Cargadoors, hetwelk schier algemeen werd aangenomen, terwijl Heeren Cargadoors bovendien de goedheid hadden zich vrijwillig te belasten met de ontvangst en de overmaking der gelden. De opbrengst dezer gelden was na enkele jaren zoo aanzienlijk, dat Directeuren in het jaar 1846 tot het hoogst aangenaam besluit konden komen, om aan de edele Heeren Donateurs hartelijk dank te zeggen voor hunne verdere bijdragen, zoowel als voor de krachtige hulp, die zij aan de Maatschappij hadden verleend.

Heb ik vroeger (bladz. 52 en volg.) door aanhaling uit de verslagen der Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij aangetoond, dat het Bestuur in 1864 inzag, dat men in 1849 ten onregte had bedankt voor verdere jaarlijksche bijdragen, ik behoef mede slechts te verwijzen naar de circulaire van de Zuid-Hollandsche Maatschappij van Februarij 1864, om aan te toonen, dat ook hare Directeuren

Digitized by Google

in de jaren 1855 en 1864 berouw gevoelden over de daden hunner voorgangers. Daar lezen wij:

„De jaarlijksche bijdragen van bijzondere personen werden tot in het jaar 1846 ontvangen, toen wegens den gunstigen finantiëelen toestand van de Maatschappij besloten werd die voor het vervolg niet meer op te vragen; dit besluit is bij publieke annonce in de nieuwspapieren aan de inschrijvers medegedeeld.

„De sedert het in gebruik komen van het Brouwershavensche zeegat steeds toenemende schipbreuken op den Banjaard, die wegens den verren afstand van de kust niet met de gewone reddingsbooten kon bereikt worden, maakte eene uitbreiding der werkzaamheden van de Maatschappij dringend noodzakelijk.

„Daartoe werden eerst een schokker, en in 1851 de kotter *Willem van Houten* aangekocht, met het bepaalde doel, om voor het Brouwershavensche zeegat en de Roompot te kruisen en aan de tusschen de banken in nood verkeerende schepen adsistentie te verleenen; de groote kosten aan die sedert 1851 voortdurend in dienst zijnde vaartuigen verbonden, waren echter spoedig oorzaak van den finantiëelen teruggang der Maatschappij, zoodat Directeuren reeds in 1855 genoodzaakt waren een beroep op de medehulp van belangstellenden en belanghebbenden te doen.

„De poging leverde aanvankelijk een niet ongunstig resultaat op, thans echter, na verloop van ruim 8 jaren, is het getal contribuanten door overlijden, veranderen van woonplaats en andere oorzaken, merkelijk afgenomen, zoodat Directeuren zich genoodzaakt zien op nieuw en met den meesten aandrang uwe krachtdadige medehulp te moeten inroepen, zonder welke zij genoodzaakt zouden zijn de dienst der beide te Zierikzee gestationneerde reddingsvaartuigen te staken."

Digitized by Google

Er was dus in 1855, 9 jaren na het bedanken voor tot toen genoten contributiën, even als ook in 1864, groote behoefte, en thans nog zoude geld uitmuntend te besteden zijn, waarop het droevig voorval met den edelen Kasteleijn en de stem uit de plaats zijner inwoning, Ouddorp, ons dringend de aandacht doen vestigen.

De eerste reddingsbooten op de kusten van Zuid-Holland en Zeeland werden geplaatst nabij Ter-Heijde, 's Gravesande, Rockanje, Goedereede, Brouwershaven, Burgsluis, Domburg en Westkappel. Ook was Scheveningen door de Maatschappij van eene boot voorzien, doch deze kwam spoedig onder het beheer der Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschapij, die ook, zoo als vermeld is, het nog zuidelijker gelegen Loosduinen van eene boot voorzag. De boot van Brouwershaven werd spoedig verplaatst naar Renesse; die van Goedereede kwam in handen van een particulier en schijnt op dezen oogenblik van weinig waarde te zijn, daar de wakkere gezellen van Ouddorp haar op den 27 November ll. niet gebruikten en in de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* nog kort geleden een verzoek om eene boot voor Goedereede werd gedaan, op welke noodzakelijkheid een kundig zeeofficier ook mij dezer dagen opmerkzaam maakte.

De stations Domburg en Westkappel zijn ook sedert jaren opgeheven, omdat er geen volk voor de bemanning der boot is te vinden. In het jaar 1865 werd het station Zoutelande op Walcheren opgerigt, dat, zoo noodig, bediend wordt uit Vlissingen, eene stad op vrij aanzienlijken afstand van Zoutelande gelegen.

De ondervinding leerde de Maatschappij, dat de reddingsbooten op de Zeeuwsche kusten gestationneerd, te veel binnenwaarts waren geplaatst, dewijl vele strandingen aldaar op de uiterste banken, zoo als op den Banjaard, den Ooster en dergelijke, buiten hun gezigt en bereik

Digitized by Google

voorvielen en zij aldaar dus geene hulp konden verleenen. Renesse werd daarom in plaats van Brouwershaven als station aangewezen, terwijl: „Directeuren, die geene gelegenheid verzuimden om hun oogmerk in het redden van schipbreukelingen te bereiken, alstoen, ten einde in die leemte te voorzien, door meer gepaste middelen daar te stellen, tot den aankoop besloten van een kapitalen schokker, dien zij met in de zeegaten bekende en bekwame personen bemanden, met oogmerk dezelve, zooveel doenlijk, aanhoudend in de gaten tusschen de banken zoude kruisen; ten einde de noodige hulp aan inkomende of uitgaande schepen te verleenen, hetgeen op eene gewenschte wijze geschiedde, te meer, daar er toen eene vrij algemeene klagt nopens het verzuim der zeeloodsen bestond, en dien ten gevolge de schokker, bij gebrek aan loodsen buitengaats, menig schip veilig ter reede van Brouwershaven bragt.

„Dat, aangezien deze onderneming zoo goed gelukte en door alle belanghebbenden werd toegepast, Directeuren op veler aanzoek besloten, eene verdere poging in genoegzaam dienzelfden geest aan te wenden, of liever met betere middelen werkzaam te zijn om het gewigtige doel te bereiken, en alzoo overgingen tot het doen aankoopen van een buitengewoon *snelzeilenden kotter*, ten einde zelfs ver buitengaats te kunnen manoeuvreren, en aldaar hulp te verleenen, waartoe de schokker geene geschiktheid bezat; zoo als zij volkomen daarin naar algemeenen wensch slaagden, waardoor menig schip en kostbare lading, die in stormweêr en hoogstgevaarlijke omstandigheden op de kust verkeerden, veilig werden binnengebragt, die anders welligt, buiten de krachtige en goed aangewende hulp eene prooi der golven zouden zijn geworden, getuige daarvan de brief van den Amerikaanschen kapitein W. J. STAFFORD, voe-

Digitized by Google

rende het fregatschip *Leila*, te huis behoorende te Baltimore" (1).

De schokker vischschuit werd in het jaar 1844 aangekocht en kruiste langen tijd bij de Zeeuwsche banken onder den naam van die der Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij en onder het kenteeken van een wit kleed in het getaand grootzeil. De kotter ontving bij hare inwijding den naam van *Willem van Houten*, terwijl toen aan den schokker de naam van n°. 1 werd geschonken.

Eene opmerking zij hier ter plaatse gebragt. Is het mij zeer duidelijk, dat de Scheepsreeders en Assuradeurs te Rotterdam, Dordrecht, Schiedam, Zierikzee, enz. gevestigd, als eersten op de lijsten van ondersteuners van de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen, en inzonderheid als belanghebbenden in de scheepvaart, middelen in het werk stelden om schipbreukelingen te redden, en ook tevens zorgden, dat aan hunne in- en uitgaande schepen, even als aan die van andere natiën, bijstand werd verleend, vooral omdat er gegronde klagt over het verzuim der zeeloodsen bestond, dan is het mij echter in het geheel niet duidelijk, dat een toenmalige Minister van Marine, nut in de verrigtingen van schokker en kotter zag, en opzettelijk aankondigingen in de nieuwspapieren heeft doen plaatsen (2).

De voor mij liggende copij-brief van den Master *American Ship Leila of Baltimore* aan den gezagvoerder van den kotter *Willem van Houten*, is voor mij een bewijs, dat deze vaartuigen vele diensten bewezen, diensten echter, die zij niet behoorden te doen en voor het loodswezen verrigtten, daar dit niet voldoende in de wezenlijke behoefte

(1) Overgenomen uit de circulaire van October 1855.

(2) *Staats-Courant* van 13 Mei 1844, n°. 114, blz. 3.

Digitized by Google

voorzag. Na 9 December 1854 werden steeds gegronde klagten over de onvolledige dienst der zeeloodsen gehoord, zelfs onlangs, en het is daarom wenschelijk dat de vaartuigen der Maatschappij voorloopig in de hulpvaart blijven; doch wanneer in volgende jaren, welligt dit jaar reeds, niet meer in officiëele bescheiden noch ook in niet-officiëele bladen zal kunnen gelezen worden, dat van de 7481 schepen, in 1866 in Nederland binnengevallen, slechts 127 van een loods verstoken bleven; wanneer alle schepen, als ten minste hevig stormwêer zulks niet belet, steeds een loods zullen kunnen bekomen; — dan acht ik het raadzaam, dat nimmer meer een particulier vaartuig, al zij het onder den naam van reddingschokker of kotter, buiten het loodswezen om, hulp aan binnenkomende schepen verleene.

Vroeger drong ik er bepaaldelijk op aan, dat men vóór alles moest zorgen schipbreuken te voorkomen, en het Gouvernement, dat de zorgen daarvoor op zich neemt, vervulle zijne pligten, zonder dat er klagten worden gehoord. Het is, mijn inziens, oneigenlijk aan de zaak van het reddingswezen, dat evenveel, zoo niet meer, op de berging van schip en lading als op het redden van menschen wordt achtgeslagen, en men moet mij niet kwalijk nemen dat ik bevreesd ben, al ware dit tot nu toe *nooit* het geval, dat de belangen bij berging van lading eenmaal zoo zwaar zouden kunnen spreken, dat de belangen van menschen daaraan werden opgeofferd.

Bij geen enkele reddingmaatschappij in het buitenland is vergund om, buiten zeer bijzondere omstandigheden, door de reddingsboot iets anders dan menschelijke wezens te doen afbrengen. Ik beweer thans niet, dat bij de bemanning van den kotter of schokker ooit het eigen winstbejag boven het menschlievend gevoel voor den natuurgenoot heeft gezegevierd; maar ik vrees dat het zal kunnen geschie-

Digitized by Google

den, want ik heb bewijzen, dat zeer menschlievende mannen, die reeds vele reddingen bewerkstelligden, toch tot het doen van laagheden zijn overgeslagen om zichzelven en anderen te verrijken. Een zeer der lezing waardig geschrift is hierover te vinden in de *Annales de Sauvetage* van Maart 1867, onder de benaming van *Les Naufrageurs.* Komen kotter en schokker mij geschikt voor tot het loodsen van schepen, tot het redden van schipbreukelingen acht ik ze in de meeste gevallen onbekwaam; sedert de stoom nuttig en krachtig in werking trad, beschouw ik eene reddingsboot door eene stoomboot naar buiten gesleept van oneindig meer waarde.

Wanneer het buiten hevig loeit, zoodat de loods- en visschersvaartuigen het niet meer op zee kunnen houden en naar binnen stormen, zullen de reddingsvaartuigen dan ook niet een toevlugtsoord moeten zoeken, en zijn zij dan niet, even als van de reddingsbooten werd gezegd, buiten het gezigt en tevens buiten den toestand om een schip dat op de buitenbanken in nood verkeert, te kunnen redden? Wanneer het niet zoo hevig stormt, maar toch hard waait, en al zij de kotter of schokker dan buiten, zullen zij dan een schip, op een der banken in gevaar, altijd kunnen helpen? Zij zullen toch door hunnen diepgang niet op de banken kunnen komen. En daarom wensch ik eene reddingsboot van het beste model, goed toegerust en door een stoomsleper tot digt bij de plaats des onheils gebragt. In onze gedachten zien wij *the Aid* stoomende naar de Goodwin-Sands.

Hoezeer ik van gevoelen ben dat eene reddingmaatschappij zich hoofdzakelijk moet bepalen tot het helpen van menschen, die in nood verkeeren, kan de Nederlandsche en buitenlandsche handel, mijns inziens, echter niet genoeg dank toebrengen aan de Directeuren der Zuid-Hollandsche

Digitized by Google

Maatschappij voor hunne krachtige hulp; zij voorzagen in eene leemte, die mij onverklaarbaar is, ja innig spijt. Mogen dan ook zoo spoedig mogelijk de middelen om voor stranding te behoeden van Gouvernementswege worden verbeterd, en de middelen om menschen te redden, in meer uitgebreiden en doelmatigen zin worden daargesteld. Blijve daarna de kotter en schokker om lading en, zoo het kan, ook menschen te redden, doch nimmer om schepen te loodsen, daardoor zal menige onaangenaamheid worden voorkomen en de handel nog beter worden gebaat.

Op den huidigen oogenblik bestaan er 6 reddingsboot-stations, als:

Ter-Heijde met eene ijzeren reddingsboot, een mortier tot het werpen van lijnen en sedert 1863 een vuurpijl-toestel.

's Gravesande
- Vluchtenburg, eene ijzeren boot en een mortier.
- Hoek van Holland, eene ijzeren boot en een mortier.

Rockanje (Brielle) eene houten boot.

Burgsluis, eene niet voldoende ijzeren boot door MAC-DONALD in Hamburg naar het model van den Amerikaan FRANÇIS geleverd.

Zoutelande, eene nieuwe houten zelfrigtende boot naar het systeem der Life-Boat Institution door Forrest and Son te Londen gebouwd.

Zierikzee en Brouwershaven met kotter en schokker.

In een Duitsch werk, *Nautische Blätter. Eine Zusammenstellung practischer und wissenswerther Notizen für Seeleute*, van A. WAGNER, in 1866 uitgegeven, komt onder de mededeelingen over Nederland het station Renesse niet meer voor, en daar deze mededeelingen gedaan worden naar opgaven, door den Heer Secretaris bij het Bestuur der Zuid-Hollandsche Maatschappij verstrekt, zoo beschouw ik

Digitized by Google

dit station vervallen, te meer daar ik in een schrijven, dezer dagen ontvangen, lees: „te Renesse heeft men wel eene oude boot, ik heb die bij gelegenheid eens bezigtigd, doch was toen gefrappeerd over den slechten staat van het een en ander, en bovendien beteekent het bitter weinig, dáár eene reddingsboot te hebben, doordien men toch geen personeel er voor heeft; ik geloof dan ook niet die boot ooit dienst gedaan heeft."

Men vatte deze woorden niet op als eene afkeuring van de daden der Heeren Directeuren, want eerstens kunnen zij niet handelen zonder geld, ten tweede vonden zij het reeds lang doelmatiger om met den schokker en den kotter te redden, en zal ook mijns inziens de reddingsboot weinig nut kunnen doen, wanneer zij in het Brouwershavensche gat, voor Ooster of Banjaard, bij hevig weder niet naar buiten wordt gesleept.

De schokker werd in de laatste jaren door een nieuwen vervangen onder den naam van schokker n°. 2.

De nieuwe boot van Zoutelande heeft bij de proeven uitnemend voldaan, zij kost met wagen en geheelen inventaris *f* 4000.

Te Ter-Heijde en op de stations bij 's Gravesande ontmoeten wij ijzeren reddingsbooten; deze booten zijn geheel naar vinding en model van wijlen den Heer Willem van Houten.

Op de tentoonstelling van 1851 te Londen kwamen ook ijzeren reddingsbooten voor. Het Gouvernement der Vereenigde Staten, dat toen reeds op elke 10 Eng. mijlen een station voor reddingsbooten bezat, had in het bijzonder de „life-surfboat" (1) van Francis te New-York van gegroefd

(1) Eigenlijk vertaald „branding-reddingsboot."

Digitized by Google

gegalvanizeerd ijzer in bescherming genomen. De Commissarissen te Somerset-House zeggen in hun rapport op bladz. 10.

„3rd. As regards Materials:

Hitherto all our boats have been of wood, but the testimonials in favour of metal boats are very strong. Galvanized iron (if that process prevents oxidization, which does not yet seem to be established) would be the most economical, and the corrugated form of it would give strength. But if metal boats be adopted, copper might be preferred as more durable and more tractable.

. . . .

„The first cost of such boats might be heavy, but the material would always be of value. In metal boats it is affirmed that the air-tight cases could be more easely built into the boat (if in any case such were admissible), and kept from leaking. *About one-tenth of the whole of the models submitted are in favour of the use of iron in boats.*"

Deze beoordeeling is dus zeer in het voordeel van ijzeren booten en vooral uit een oeconomisch oogpunt zijn zij bijzonder aan te raden.

Het is wel zeker, dat het model van den Heer Willem van Houten in 1851 een diepen indruk op de beoordeelaars van den Northumberland prijs heeft gemaakt, doch het was voor Engelschen moeijelijk, al waren zij ook overtuigd dat een vreemdeling de uitgeloofde prijs toekwam, hem dien toe te kennen. Toch is het waar, en ik weet dit van zeer geloofwaardige zijde, dat dit model nog hooger dan de 8ste, zoo niet de eerste in keuring had behooren te staan.

Wanneer ook gebruikt, heeft de van Houten's reddingsboot uitmuntend voldaan en grootendeels bijgedragen tot de redding van meer dan 1000 personen, sedert 1824 door de reddingsmiddelen der Maatschappij van schipbreuk gered.

Er bestaat eenig doch weinig verschil tusschen de boot

Digitized by Google

van 1851 en die van 1826 (1). Een bijzonder onderscheid is dat de boot van 1851 vlakker is en luchtkasten heeft in plaats van kurk op het benedenvlak onder de buikdenning. Eene korte beschrijving wensch ik van de laatste te geven. Hare uiterste lengte tusschen de loodlijnen is 7.52 Ned. el, lengte der kiel of liever van het vlak 5.8 el; grootste breedte 2.5 el; diepte 0.9 el, zeeg van het dolboord 0.3 el. Zij heeft 6 doften van 0.23 el breedte, 0.6 el uit elkander geplaatst op 0.23 el beneden het dolbord en 0.48 el boven de buikdenning en voert 6 enkele riemen met pen en strop. Een worst van touw loopt rondom op 0.1 el beneden het boordsel, terwijl reddingslijnen aan ieder inhout bevestigd zijn. Een pompje is in de luchtkast van den bodem. Het buitengewoon drijfvermogen wordt verkregen door de genoemde luchtkast onder het vlak, 0.18 el hoog, loopende van voor naar achter. Er zijn bovendien regthoekige luchtkasten van 0.25 el breedte aan de zijden aangebragt, opgetrokken tot aan de doften; luchtkasten onder de doften en in de voor- en achterboeg, deze laatste opgetrokken tot aan het dolboord. Effectief buitengewoon drijfvermogen 5 kubieke el, gelijk 5 ton. Geen ballast. Inwendige ruimte om water op te nemen tot de hoogte der doften 2.265 kub. el gelijk $2^1/_3$ ton. Door middel van 7 pijpen, ieder van 0.075 el middellijn, wordt de boot van water bevrijd, terwijl de boot zelfrigtend wordt gemaakt door de voor- en achteropgetrokken luchtkasten, lang 0.6 el. Het tuig bestaat uit een emmerzeil, er wordt gestuurd met een riem aan voor- of achterboeg. Diepgang is met 30 man aan boord 0.46 el. De boot weegt ruim 1000 Ned. pd., de uitrusting 250 Ned. pd., dus totaal 1250 Ned. pd., kan 30 personen bevatten en kost ongeveer *f* 1100.

---

(1) Zie bladz. 16 van dit geschrift.

Digitized by Google

De boot is van klinkwerk, eikenhout en koper gebout, met volle vormen (1).

De ijzeren booten zijn naar dit model op de werf van wijlen den Heer Fop Smit aan den Kinderdijk met slechts weinig verandering en alleen in kleinigheden verbeterd gebouwd. Het zelfrigtend vermogen dezer booten is niet groot, hetgeen welligt heeft bijgedragen, dat het model van 1851 niet hooger in keuring heeft gestaan. De commissie van beoordeeling zegt toch in haar rapport op bladz. 38 „(Boat of Willem van Houten) The only provision for self-righting, in the event of being upset, consists in the raised air-cases at each end; but this alone would not answer the purpose.”

Het Duitsche werk van A. Wagner noemt zeer onjuist de boot te Rockanje (Brielle) „selbst-aufrichtend.” Mij is bekend dat de Directeuren der Zuid-Hollandsche Maatschappij niet eensdenkend zijn over het belang, in het zelf rigten der reddingsbooten gelegen; doch afgaande op de ondervinding door de National Life-Boat Institution opgedaan, zoo zoude ik deze eigenschap in geen enkele boot wenschen te missen, vooral wanneer ik zie dat Frankrijk, Duitschland en Denemarken, geene andere modellen volgen (2).

Men beweert dat de luchtkasten voor en achter lastig zijn en den voortgang der boot belemmeren. De praktische werken, door mij geraadpleegd, geven dit nadeel niet op,

---

(1) Beschrijving en teekening der boot van 1826 zijn te vinden in het Archief van het Departement van Marine, terwijl de beschrijving der boot van 1851 door mij vertaald is uit het werk: Report of the Committee appointed to examine the Life-Boat Models. London 1851. (Niet in den handel).

(2) Een zeer goedkoop werkje zag onlangs het licht, getiteld: Description du Canot de Sauvetage. Paris. Arthus Bertrand. 1867. Ouvrage accompagné de figures dans le texte et de quatre grandes planches gravées.

Digitized by Google

stippen het wel aan, onder andere het zoo even genoemde werkje waarin op bladz. 9 staat: „On pourrait croire à première vue que ces coffres (de voor- en achter luchtkasten) sont, par mauvais temps, un obstacle à la marche de l'embarcation; mais, en réalité, il n'en est rien, car, s'ils n'existaient pas, les hommes qu'ils abritent offriraient la même surface au vent."

Er worden booten van groote en kleine afmetingen gemaakt, doch daar de grooten van 9.78 el lengte bij eene breedte van 2.242 el, slechts 0.45 el diepgang hebben bij een totaal gewigt, met 12 man bewapend, van 3400 Ned. pond, zoo zie ik geen enkel bezwaar om zelfs deze soort op de meeste stranddorpen en vooral op onze stroomen te gebruiken. Onder het schrijven van dit boekje werd de opmerking over te grooten diepgang van zelfrigtende booten gemaakt. Dit was wel met de boot naar BEECHING het geval, daar deze, met 30 personen aan boord, 26 Eng. duim (0.66 el) diep gaat (1); doch de diepgang der voortreffelijke boot van PEAKE bedraagt, met 30 personen in, slechts 16 Eng. duim (0.41 el), en wel niemand zal dit te veel voor onze stranden rekenen. Latere modellen, naar dat van PEAKE verbeterd, bezitten nog minder diepgang. Een gesprek door mij met den Kapitein-luitenant ter zee A. R. BLOMMENDAL, Hydrograaf der Nederlandsche zeegaten, gehouden, versterkt mij in mijn gevoelen. En wat de zwaarte aangaat, trekkracht voor vervoer en bij gebruik in zee dienen daaraan evenredig te zijn. De groote booten zijn dan ook van 10 en 12 riemen voorzien en handen zal men op onze dorpen wel genoeg hebben, zoo geen paarden aanwezig, om ongeveer 3000 pond een eindwegs door middel van een doelmatig ingerigten wagen te verplaatsen.

(1) Deze boot bestaat te Ramsgate en was door den persoon, die mij de opmerking maakte, gezien.

Digitized by Google

Doch het zal gemakkelijker wezen om 6 man dan 10 of 12 man in het roeijen te oefenen! Op deze opmerking geef ik ten antwoord, dat in de jaren 1860 en 1861 de Heer Luitenant ter zee der 1ste klasse SLUIJTERMAN VAN LOO, zich de moeite heeft getroost, om geheel onbekwame menschen, die *niets* van het roeijen verstonden, te Wijk aan Zee te oefenen. Met geduld en volharding heeft die wakkere zee-officier het zoo ver weten te brengen, dat de bemanning vertrouwen op de boot (die in het geheel niet nieuw was) kreeg, en ten laatste door de hevigste brandingen heen durfde. De Heer SLUIJTERMAN VAN LOO mogt dan ook, toen zijne betrekking hem naar de West-Indiën riep, het welverdiend genoegen smaken, dat de door hem geoefende gezellen in het najaar van 1861 en in het begin van 1862 twee bemanningen van schepen redden, de laatste maal onder hevig stormweêr en tegen de gedachte van Heeren Bestuurderen in. Het voorbeeld had ook toen weder zijne goede gevolgen en de naam van SLUIJTERMAN VAN LOO blijve in herinnering en bezieling op de stranden van Wijk!

Maar bij mij berust een ander bezwaar en wel dat op sommige plaatsen de bemanning der reddingsbooten zoo ver van de reddingsboot af woont. Zoo wordt Rockanje voorzien door het loodswezen van Brielle, en Zoutelande door varensgezellen uit Vlissingen; hoe ver liggen vooral Zoutelande en Vlissingen niet van elkander. Volgens mijn weten bestaat er geene bepaling dat bij stormweder de bemanners aan het reddingstation aanwezig behooren te zijn; en wordt dan in Vlissingen gewaarschuwd? Hoeveel tijd zal daarmede verloopen. Bestaan er seinposten? Naar ik weet, niet. Dit is dus wel eene zaak de overweging waardig bij vermeerderde zorg.

In de meeste Engelsche en in andere buitenlandsche reddingsbooten zijn de pijpen tot loozing van het water voorzien

Digitized by Google

van kleppen, ingerigt om door den druk van binnen gestroomd water open te slaan. Eene der booten van de Zuid-Hollandsche Maatschappij is van deze kleppen voorzien geweest, doch men is er van afgegaan, omdat men bevreesd was voor zand, waardoor de kleppen in hunne beweging zouden belemmerd worden. Ofschoon ik niet bepaald kan opgeven of er wezentlijke voordeelen aan het gebruik dezer kleppen verbonden zijn, zoude ik ze verkiezen als middel tegen de oppersing van het buitenwater.

Op sommige stations worden mortieren en vuurpijltoestellen verstrekt; deze laatste soort echter alleen (sedert 1863) op het station „Hoek van Holland."

Het is begrijpelijk dat de gesteldheid der kust, door de Zeeuwsche banken, het nuttig gebruik der werptoestellen onmogelijk maakt, tenzij men de groote reddingsvaartuigen of de reddingsbooten er van voorzag. De Directie der Maatschappij heeft over het algemeen meer achting voor de mortieren dan voor de vuurpijltoestellen, omdat bij de reddingen onder haar bereik met de eerste meer wezentlijke diensten dan met de laatste zijn verleend. Daar wij in andere landen echter steeds de vuurpijl op den voorgrond zien plaatsen, oordeel ik, met alle achting voor het oordeel van Heeren Directeuren, in denzelfden geest en beschouw de slechte inrigting der pijl bij de Maatschappij in gebruik, als hoofdreden der afkeuring, want bij de proeven door de Zuid-Hollandsche Maatschappij genomen, verbrandde telkens de pijllat, waardoor de bevestiging der lijn verloren ging.

Het nummer van Maart der *Annales de Sauvetage* bevat het verslag door de Fransche Commissie over het werpen van projectielen met lijnen, door middel van carronnades, getrokken 4-ponders, donderbussen en mortieren, uitgebragt. Dit verslag is zeer belangrijk, vooral in het belang van

Digitized by Google

oorlog- en koopvaardijschepen, die gemakkelijk een dezer middelen aan boord kunnen voeren. Ik zou het daarom raadzaam vinden, dat het Gouvernement daarover de noodige inlichtingen inwon, waarvan de Marine en de koopvaardij groote voordeelen zouden kunnen plukken. Schepen, zoo als die, welke meermalen in de dagbladen voorkomen, zouden in tijd van nood daar meer aan hebben dan aan reddingsgordels (life-preservers), inzonderheid boven die naar het denkbeeld van A. SCHEERBOOM, welke soort reeds lang door betere, vooral door den drijfgordel van WARD is verdrongen. Nergens is de SCHEERBOOM-reddingsgordel meer in gebruik.

Buiten reddingsbooten en werptoestellen bezit de Zuid-Hollandsche Maatschappij ook seinposten: als seinpaal „de Pan" te 's Gravesande en seinpost „Vluchtenburg" aan de Hoek van Holland. De opzigters, daarover gesteld, genieten een salaris van ƒ 140 en ƒ 110.

Het hooge nut in seinposten gelegen, trok reeds bij de beschrijving van Engeland's Gouvernementeel reddingswezen onze aandacht.

Voor kotter en schokker zijn vaste bemanningen aangesteld, varende de kotter met 10, de schokker met 6 man, buiten den kapitein. De gezagvoerders ontvangen ƒ 10, de matrozen ƒ 8 per week vast salaris, genietende zij voorts eene premie voor red- of bergloon. De gezamenlijke kosten voor beide vaartuigen aan gage alleen, beloopen jaarlijks bij de ƒ 6000, en nu moge het waar wezen, dat de verdiensten dier vaartuigen enkele jaren aanzienlijk zijn, ten gevolge van het redden van ladingen uit gestrande schepen en het hulp verleenen van in nood zijnde vaartuigen, waarvoor belangrijke sommen door arbiters zijn toegekend, doch waarin tot een zeker bedrag door de bemanning der vaartuigen wordt gedeeld, het neemt niet weg, dat zij aan-

Digitized by Google

merkelijke sommen voor onderhoud en gebruik behoeven, die, naar mijn oordeel, niet tot de lasten der Maatschappij, maar tot die van het Gouvernement behooren.

De bemanning der reddingsbooten van Rockanje (Brielle) en van Zoutelande (Vlissingen) is vast aangesteld en ontvangt eene jaarlijksche belooning, terwijl de bemanningen van alle booten bij de oefeningstogten en bij de reddingen betaald worden voor hunne diensten, wordende in het laatste geval het doorgestaan gevaar en de tijd, in dienst der Maatschappij besteed, in aanmerking genomen. Men rigt zich hierin naar de voorschriften bij de National Life-Boat Institution vastgesteld. Bovendien worden, even als bij de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, gouden, zilveren en bronzen medailles en getuigschriften geschonken, niet alleen aan eigen bemanningen, maar aan alle menschlievende mannen, die zich naar het oordeel van Directeuren in het redden van schipbreukelingen in of buiten den lande hebben verdienstelijk gemaakt.

Gedrukte voorschriften of reglementen worden door de Directie niet verstrekt, ook heeft men op de stations geen Commissarissen, alleen correspondenten, die de directie en administratie der booten voeren. Bezoldigde opzigters waken over den goeden staat van het materieel.

Men rekent de gewone jaarlijksche uitgaven aan reddingsvaartuigen en het onderhoud der reddingsbooten op ongeveer *f* 8000. Vele jaren zijn de ontvangsten daaraan evenredig; zijn zij meestal minder, enkele malen overtreffen zij de uitgaven: zij bedroegen in 1866 zelfs de som van *f* 14000, voortvloeijende uit de winsten door kotter en schokker afgeworpen en uit de sedert 1857 2 cents heffing per ton van ingekomen schepen, waartoe zich thans de meeste handelaren en gezagvoerders der in de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche steden binnenvallende vaartuigen hebben

Digitized by Google

verbonden; bovendien zijn er sommige vrijwillige bijdragen. Zulke jaren zijn echter zeldzaam, want dat de Maatschappij dikwerf betere dagen heeft verlangd en nog verlangt, dit spreekt uit de verzoeken om hulp in 1855 en 1864 gedaan, en uit de meermalen vernomen behoefte, waarin tot nu toe niet kon worden voorzien. Behoefte? voorzeker; want zijn de stations Ter-Heijde, 's Gravesande, Hoek van Holland, Rockanje en Zoutelande behoorlijk van reddingsbooten voorzien, het station Renesse is van geene waarde, Goedereede onvoorzien en Domburg en Westkappel sedert jaren reeds opgeheven, en te Burgsluis vindt men eene onhandige, onpraktische boot. Over de meerdere of mindere doelmatigheid van kotter en schokker heb ik reeds genoeg gezegd.

Wat de geoefendheid van de bemanningen der reddingsbooten aangaat, voor sommige stations kunnen wij hetzelfde er op toepassen als voor de Noordelijke plaatsen staat geschreven, doch de schepelingen der groote reddingsvaartuigen zijn uitmuntend en de bemanning der booten, die uit Brielle en Vlissingen uit varensgezellen getrokken wordt, deze kan men evenzeer uitmuntend noemen, als vertrouwd met het element, dat zij in alle toestanden leerden kennen. Hetzelfde dient voor het station Burgsluis, gelegen aan de Zeeuwsche stroomen. Ik ben echter in Zeeland weinig bekend, mijn oordeel is dus gewaagd en moeijelijk; doch ik vermoed, dat er op Domburg, Westkappel en Zoutelande wel volk zoude te vinden wezen, dat door herhaalde oefening in het roeijen, zelfs bij stormweêr, te bekwamen zou zijn. En als dat het geval is, dan behooren ook op Domburg en Westkappel reddingsbooten te komen.

Maar daartoe is geld, veel geld noodig, dat deze Maatschappij, evenmin als de andere, bezit; naar ik geloof, geniet zij zelfs geen rente van uitstaand kapitaal, daar hare

Digitized by Google

ontvangsten nimmer zoo groot waren om te kunnen beleggen.

Ik vermeen de beschrijving van het Nederlandsche reddingswezen niet te mogen eindigen, zonder vermelding van de namen der Directeuren, die sedert 1824 de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen hebben geleid, dit is eene hulde die aan deze edele mannen waardiglijk toekomt. Hunne namen zijn: W. van Houten, eerste oprigter; A. van Hoboken, T. Smeer, A. M. Vink, J. Veder, M. A. Veder, W. Suermondt, T. J. Boutmij, J. N. van Houten, J. J. Marie van Heel, Wm. Ruijs, S.Dz., Hk. Veder, Mr. W. C. de Crane, J. G. Schumacher, C. Vlierboom, D. C. Rietbergen, welke 8 laatste Heeren, onder voorzitterschap van den Heer J. N. van Houten, het onder-voorzitter- en thesaurierschap van den Heer van Heel en het secretariaat van den Heer Schumacher, de tegenwoordige Directie uitmaken. Voor de oneindige moeite, die zij bij hunne drukke werkzaamheden voor de belangen der zeevarenden ten offer brengen, mogen zij al geen dank ontvangen, zij hebben het schoone bewustzijn, de eerlijke overtuiging van veel goed te doen, en tot het behoud van ruim 1000 menschenlevens te hebben bijgedragen. Maar zij willen, even als hunne edele medestrevers in Amsterdam, meer verrigten, zij wenschen vooruitgang, verbetering, volmaking, en om deze te grondvesten, werd dit werkje geschreven en worden de weinige volgende bladzijden in blijmoedige hoop aan mijne welwillende lezers in het bijzonder ter lezing aanbevolen.

Maar nog niet gescheiden van deze nuttige instelling. Werd haar de kracht geschonken om menschen te redden, ook de kracht om weduwen en weezen te ondersteunen is haar verleend.

Ida Maria de Raath, in 1836 overleden, heeft door

Digitized by Google

hare testamentaire beschikking menig diep gewond ouder- en kinderhart geheeld (1), want naauwelijks kon de treurige mare van het noodlottig in de golven omkomen van een echtgenoot of vader in de armoedige stulp van vrouw of kind zijn doorgedrongen, of de engel der weldadigheid stond reeds aan de zijde der bedroefde weduwe en wees, om, ware het doenlijk, smart te leenigen, tranen te stillen. Voor eene eerste behoefte was gezorgd.

Dank, innige dank zij daarvoor toegebragt aan de dierbare nagedachtenis dier edele vrouw! wier laatste beschikking luidde ten behoeve van nagelaten betrekkingen van in de uitoefening van hun beroep noodlottig omgekomen zeelieden, in Nederland te huis behoorende.

Ruim dertig jaren worden de renten van het kapitaal door Directeuren tot dit liefdadig doel aangewend. Hoevelen werden daardoor niet van ellende gered, hoevelen nog zullen hunnen dank bij die zooveelen kunnen voegen!

---

(1) *f* 87000 staan op de $2^1/_2$ % Ned. Werkelijke Schuld ingeschreven.

Digitized by Google

Zoo hebben wij dan gezien, geachte lezer! hoe het reddingswezen is in het buitenland, en hoe het is in Nederland; laat ons thans trachten de middelen aan te wijzen om, zoo als ik zeide, een voorval als te Scheveningen op 19 November plaats had, hoogst zeldzaam te doen zijn.

Dit zij het laatste, maar wel het voornaamste gedeelte van mijn geschrift. En toch kan het kort zijn, omdat er, naar mijn oordeel, slechts één middel voor de verlevendiging, voor de bestendiging van ons reddingswezen bestaat. Dit middel zie ik in de vereeniging der bestaande Maatschappijen, onder den naam van *Nationale Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen.*

Is dit middel wenschelijk? Hiertoe het oog geslagen op Engeland in het jaar 1851, op Frankrijk en Noord-Duitschland in lateren tijd. Zijn niet, sedert in Brittanje de meeste maatschappijen zich met de Royal National Institution for saving lives from Shipwreck tot ééne maatschappij „the Royal National Life-boat Institution" verbonden en langzamerhand alle overgeblevene instellingen zich daarin oplosten, daden, als waren het wonderen, verrigt; en is het leven niet geschonken aan het Noord-Duitsche reddingswezen en aan dat van Frankrijk, sedert in die landen eene hoofd-maatschappij het opperbestuur heeft aanvaard?

Is deze wensch te bereiken? Mij dunkt van ja! En deze meening is niet schijnbaar, neen, zij is gegrond op innige overtuiging: want ik beschouw de mannen, die zoo vele jaren beide instellingen leidden, als mannen, die met warmte, edele zelfverloochening, dus met ter zijdestelling

Digitized by Google

van alle eigenbelang, de zaak van het reddingswezen zijn toegedaan; als mannen, die niets liever begeeren, dan dat hunne menschlievende wenschen het toppunt der volmaking mogen bereiken.

Hebben deze mannen of hunne voorgangers, wier voetstappen zij drukken, feilen begaan, wie beging ze niet? en rekenen wij dan onder die feilen te veel plaatselijk eergevoel, waaruit te veel liefde voor eigen denkbeelden, te weinig zucht tot overeenstemming ontsproot. Doch ik herhaal het, dat de naijver, welke bestaan heeft en welligt nog bestaat tusschen de instellingen, — instellingen voornamelijk door de krachten der twee groote steden Amsterdam en Rotterdam in stand gehouden, welke steden zoo gelijke belangen voorstaan, — ik herhaal het, dat die naijver mij begrijpelijk voorkomt. Voor den bloei der twee steden zelve blijve zij voor vele gevallen bestaan, voor den bloei van het reddingswezen wensch ik haar niet, want daaraan is zij schadelijk.

In het denkbeeld van vereeniging is meermalen door andere personen gedeeld, die even als ik bekend zijn met de menige teleurstelling door niet zamenwerken ondervonden. Maar hoe zoude men tot de Nationale Redding-Maatschappij kunnen komen en hoe zoude men kunnen handelen om deze op vaste grondslagen te doen rusten? Daartoe komt mij het volgende wenschelijk voor.

Beide instellingen verzoeken het oordeel hunner Donateurs en Leden over de verlangde wijziging. Het kapitaal zoowel als het materieel dier instellingen gaat over in het bezit der nieuwe Maatschappij.

De Bestuurderen en Directeuren der Maatschappijen komen met elkander overeen en regelen gezamenlijk de voorloopige orde van zaken, verzoekende aan Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden, den warmen voorstander van Handel en

Digitized by Google

Scheepvaart, of Deze het Voorzitterschap van de Nationale Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen zou willen aanvaarden. Het Eere-Voorzitterschap worde door de tegenwoordige Voorzitters aanvaard, terwijl de Bestuurderen en Directeuren als Onder-Voorzitters plaats zullen nemen, naar gelang zij geen zitting gelieven te hebben in het Bestuur voor dagelijksch beheer, dat door de Oud-Donateurs en Leden al aanstonds voor de nieuwe Maatschappij wordt verkozen.

Er worde een technisch persoon uit de koopvaardij- of oorlogsvloot aangewezen als Inspecteur van het reddingsmaterieel, waartoe, zoo noodig, de ondersteuning van het Gouvernement worde gevraagd.

Het Bestuur voor dagelijksch beheer stelle met den Inspecteur een grondig onderzoek in omtrent den tegenwoordigen toestand van het reddingswezen langs de geheele kust, en brenge daarover verslag uit; waarbij zij hunne bemerkingen voegen met opgave der kosten, benoodigd, om op ieder doelmatig punt geschikte reddingsmiddelen met daarbij behoorend personeel te plaatsen.

Goed bekend met de wezenlijke behoefte en rekenende op volledige instandhouding voor de toekomst, worde de bestaande toestand en de te nemen maatregelen in alle dagbladen en in enkele tijdschriften geplaatst.

Circulaires, waarin die toestand staat vermeld, worden bij *duizenden* verspreid, met het verzoek om ondersteuning; noemende ieder, die eene jaarlijksche bijdrage geeft, hoe groot ook, al ware het *f* 0.25, Lid der Nationale Maatschappij, met bepaling echter dat niemand onder de *f* 10, (bijv.) jaarlijksche bijdrage, een Bestuurder zal mogen kiezen of voor Bestuurder gekozen worden; terwijl om Eere- of Onder-Voorzitter te worden of deze te benoemen, eene nog grootere jaarlijksche bijdrage zal moeten geschonken worden, waarbij verder zou kunnen worden

Digitized by Google

overeengekomen, dat het Bestuur, de Onder- en Eere-Voorzitters, in overeenstemming, het Hoofd-Voorzitterschap aanbieden.

Vaste Commissiën worden op alle stations aangesteld voor het toezigt over de reddingsmiddelen, als ook voor uitbreiding en ondersteuning der goede zaak. De thans bestaande zullen hunne pogingen volgaarne daaraan blijven wijden, terwijl aan iedere Commissie een practisch persoon, zoo thans niet aanwezig, voor oppertoezigt in het oogenblik van gevaar worde toegevoegd.

Vaste bepalingen worden voor aanstelling van bemanningen, hunne beloonigen, enz. gemaakt.

In de eerste tijden zullen de oefeningen in het behandelen der reddingsbooten en werptoestellen ten minste zoolang plaats moeten hebben, dat de bemanningen vertrouwd zijn met het middel.

Men moet de Stoomsleepboot-Maatschappijen aan zich trachten te verbinden, of zelve op de noodige plaatsen, zoo als op de Zeeuwsche stroomen, stoomslepers stationeren, en deze in tijden van stormweêr stoom op doen houden.

Naar behoefte zullen seinpalen op de kust worden opgerigt, opdat bij dag een vergezien sein de bemanning der reddingsbooten kunne waarschuwen, waarbij het doelmatig zou wezen een stuk geschut te plaatsen, ten einde noodseinen bij dag en vooral 's nachts te kunnen doen.

In overeenstemming met de Redding-Maatschappijen van andere landen worden de seinen vastgesteld, met in nood verkeerende schepen te wisselen.

Van alle voorvallen en verrigtingen worde zooveel mogelijk, ten minste maandelijks, mededeeling gedaan. Men wende zich daarvoor tot alle redacteurs van dagbladen en tijdschriften, terwijl men voor de inning of overmaking van gelden de hulp der HH bankiers, notarissen, ontvan-

Digitized by Google

gers, predikanten, kommandanten van schepen enz. moet verzoeken. De algemeene geest worde door verschillende middelen levendig gehouden en de Maatschappij trachte alles aan te wenden wat met betrekking op het door haar voorgestaan liefdadig doel in het belang der scheepvaart is.

En opdat het eene Nationale zaak blijve, hare kracht in alle standen en rangen vindende, verzoeke men eerbiediglijk aan Zijne Majesteit, onzen geëerbiedigden, in weldoen voorgaanden Koning, de Bescherming der Nationale Instelling op Zich te willen nemen, en worde het Onder-Beschermheerschap verzocht van HH. KK. HH. den PRINS VAN ORANJE en PRINS FREDERIK DER NEDERLANDEN. —

Ziedaar in korte trekken hoe volgens mijne bescheiden meening het Nederlandsche reddingswezen zal kunnen bestaan.

Ik stel mij voor, en niet zonder reden, dat wanneer het Nederlandsche Volk zal zien wat gedaan kan worden, wanneer het zal gevoelen wat moet en zal overtuigd wezen, dat voortaan met verstand en kracht aan eene hoogst gewenschte zaak zal worden gearbeid, het zich in zijne volle waardigheid zal toonen.

Ik eindig met den opregten wensch dat het Nederlandsche Reddingswezen moge bloeijen, ter eere van mijn Land, ter hulpe van mijn natuurgenoot!

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

YC 64632

M309957

Digitized by Google

Digitized by Google